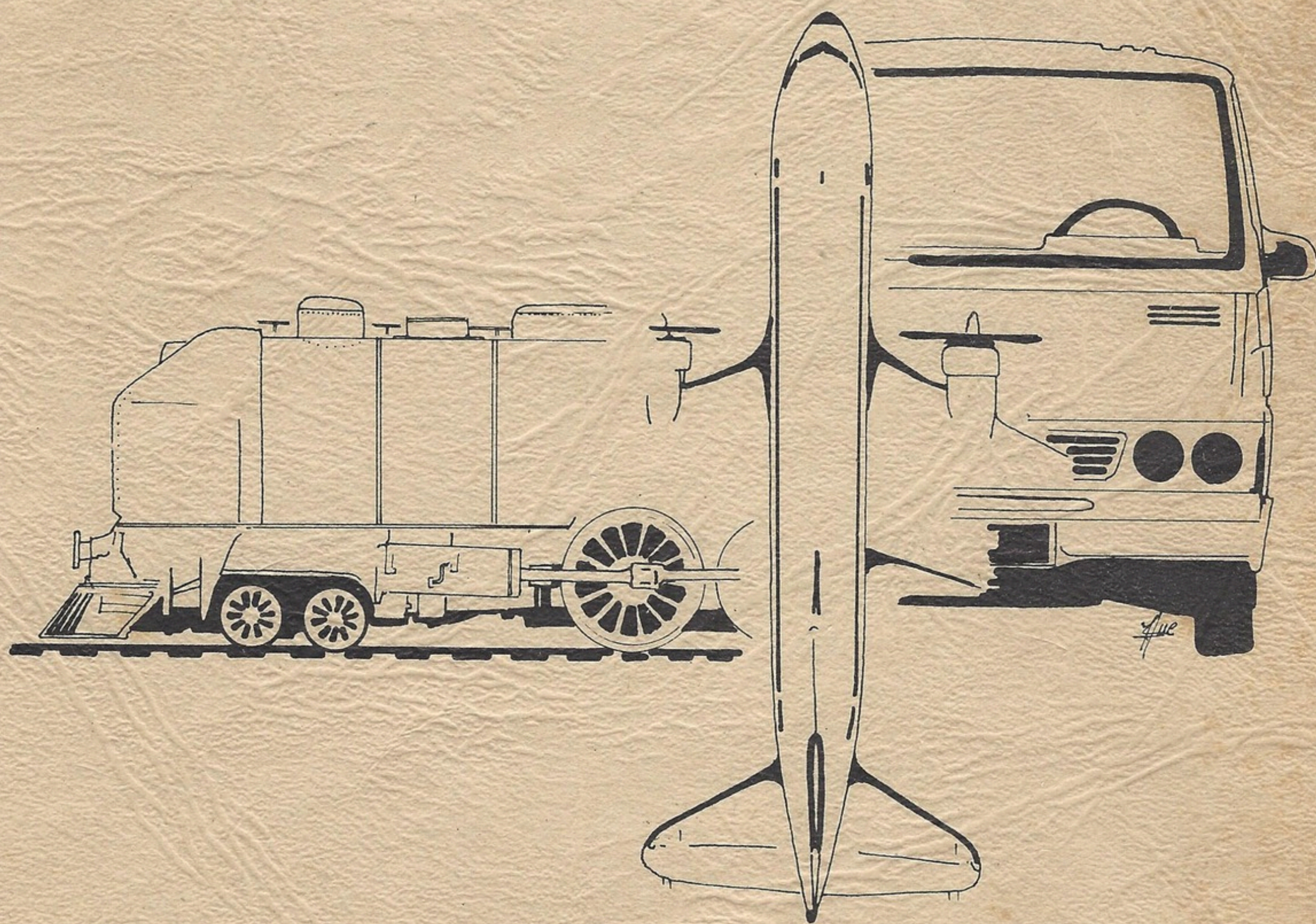


René GREGOIRE

SI GREIL M'ÉTAIT CONTÉ



DE BRISSONNEAU ET LOTZ A CHAUSSON

HISTORIQUE

- 1920 Marcel BRISSONNEAU fonde l'usine de CREIL qui occupe une superficie de 102.470 m² et dont la principale activité consiste à effectuer la réparation de voitures de voyageurs et de wagons endommagés durant les années de guerre.
- 1930/1938 Diversification des fabrications. Wagons de chemin de fer, voitures grandes lignes, autorails diesel-électriques.
- 1939 A la fabrication de matériel ferroviaire s'ajoute la construction de bombardiers légers "Léo 45".
Cette fabrication est implantée dans nos ateliers puis par mesure de sécurité du fait des bombardements se trouve transférée dans les carrières souterraines de SAINT-LEU-D'ESSERENT jusqu'en JUIN 1940, pour réintégrer les ateliers où elle cessera en 1941.
- 1952 Avec l'aide de CHAUSSON, BRISSONNEAU crée la première rame de métro sur pneus. De nombreux exemplaires sont fabriqués à CREIL.
- 1956 Retour à l'aéronautique jusqu'en 1958 pour la construction d'un petit avion de 4 places, d'une puissance de 180 CV du nom de "BOISAVIA".
- 1957 Arrivée de l'automobile une voiture "Louis ROSIER" équipée d'un moteur 4 CV voit le jour, la production s'étendra jusqu'en 1958 et 235 véhicules seront fabriqués.
Le 24 décembre 1957 un accord intervient entre la REGIE RENAULT et la Société BRISSONNEAU et LOTZ, pour fabriquer un véhicule aux allures sportives appelé "FLORIDE".
Pendant ce temps la production des locomotives continue, elle ne se terminera qu'en février 1959.
- 1963 L'usine RENAULT de FLINS, transfère la fabrication des fourgonnettes 4L vers l'usine de CREIL, simultanément effectue le lancement des Limousines "Parisienne" qui accroît l'activité de l'usine.
- 1965 La Société MATRA confie la peinture et le montage du modèle 530.
- 1967 Montage de l'Estafette RENAULT.
- 1968/1973 Signature d'un contrat avec OPEL, fabrication du modèle GT.
- 1972 Les Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ sont rattachés à la Société CHAUSSON. Cette même année, PEUGEOT confie la fabrication des modèles Coupés et Cabriolets "304".
- 1973 Lancement de la Berline "104" PEUGEOT.
- 1974 Une nouvelle entrée pour PEUGEOT, avec un véhicule utilitaire PICK-UP 404, suivi du PICK-UP 504 en 1978.
- 1980 Sortie d'un nouveau véhicule utilitaire destiné à remplacer l'Estafette, le Renault TRAFIC.
- 1985 Production d'une série de R5 destinée au Canada.

Depuis la reconversion de 1959 à 1985, c'est plus de 2.500.000 véhicules qui ont été fabriqués dans une usine qui occupe maintenant plus de 3.400 salariés (3.803 véhicules en 1959).

De la réparation de wagons de Chemins de Fer à la fabrication de véhicules automobiles en passant par le montage de wagons, d'autorails, de locotracteurs, de locomotives pour la S.N.C.F., de rames de Métro, d'avions, l'Usine de CREIL, aujourd'hui unité de production de la Société des Usines CHAUSSON, a montré tout au long de ses 60 années d'existence une volonté de vivre et de progresser lui permettant de toujours s'adapter à la conjoncture qui n'a jamais été facile.

Cette vitalité est celle des Hommes qui l'ont composée — qui la composent — et qui se sont identifiés — qui s'identifient — à leur Entreprise. Elle lui a apporté et lui apporte une bonne renommée.

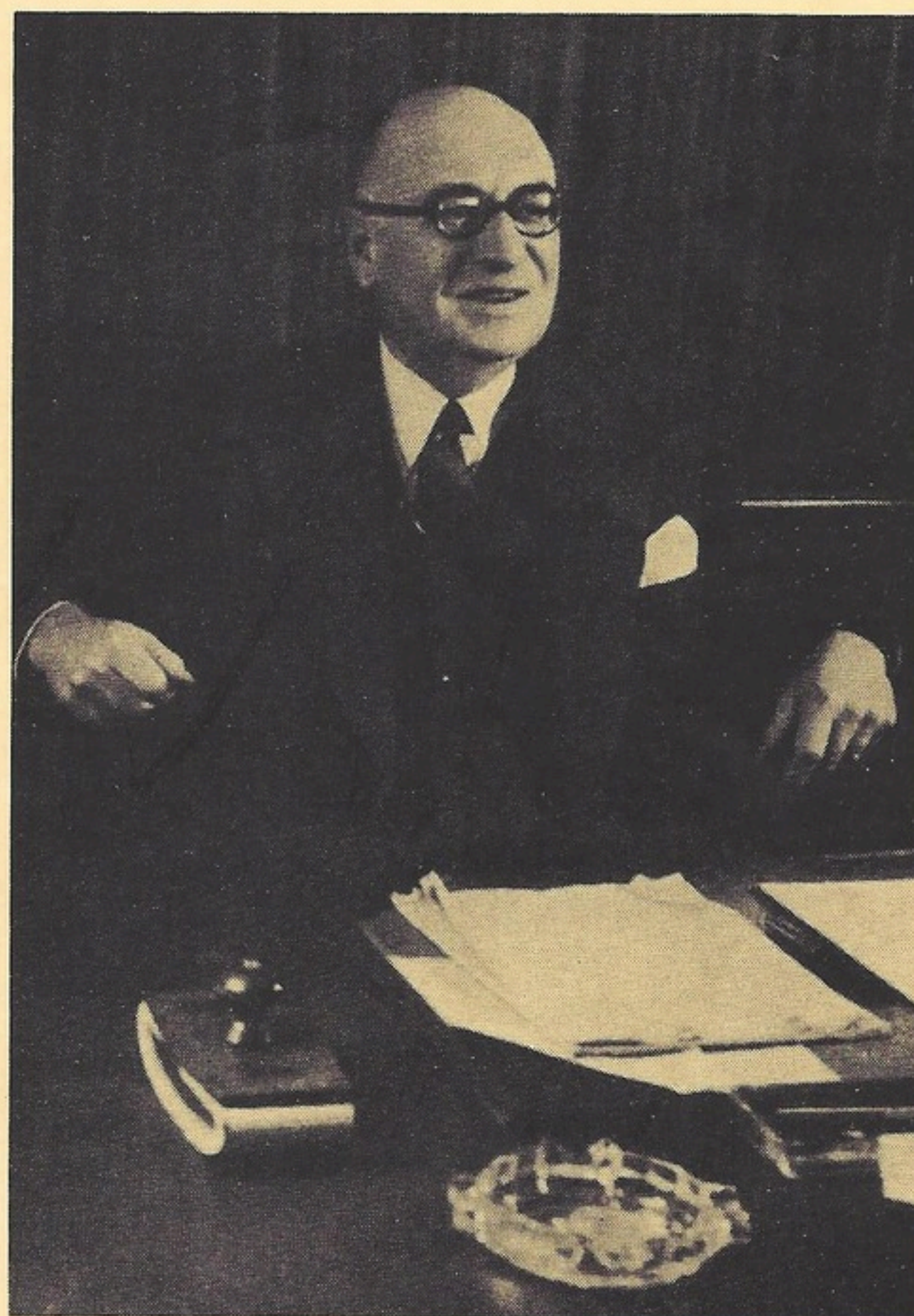
Ces pages qui retracent l'histoire de notre Usine, que l'on feuillettera avec attendrissement comme un album de famille, témoigneront des résultats, des efforts, des difficultés, du travail de tout le personnel mais aussi des satisfactions et sa fierté d'avoir réalisé une belle œuvre ainsi que de sa volonté de la continuer.

J. BUCHET
Directeur

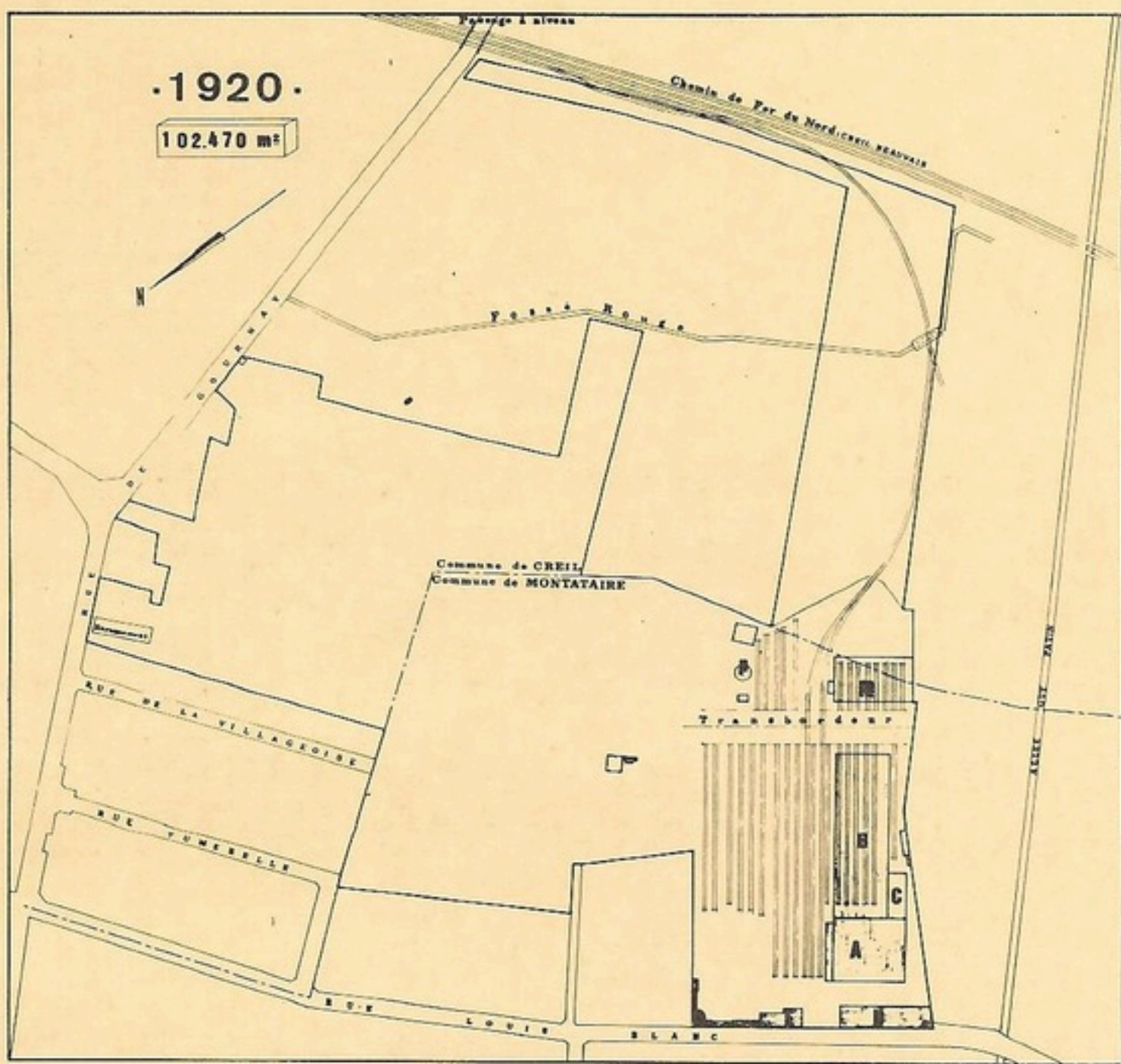
Après la première guerre mondiale, Monsieur Marcel BRISSONNEAU fonda l'usine de Creil ; et en 1958, en assura brillamment sa reconversion pour l'industrie automobile. Afin de perpétuer sa mémoire, son nom fut donné à l'ensemble de Creil.

Le présent historique va donc couvrir une période allant de **1920 à 1986**. Cependant, il est bon de rappeler que c'est en 1841 que furent créés à Nantes les Etablissements BRISSONNEAU Frères qui devinrent en 1902, les Etablissements Brissonneau et Lotz.

En 1920, c'est la naissance de l'usine de Creil qui occupe à l'époque une superficie de 102 470 m², contre 353 000 actuellement. Les ateliers représentent environ 5 700 m² ; ils comprennent, les bâtiments A, B, C et une partie du bâtiment M. De plus, une partie du bâtiment B est déjà occupée par des bureaux. Le bâtiment D servait de vestiaires, de lavabos, ainsi que de réfectoire. Un baraquement provisoire, implanté à l'intérieur de l'usine, près de la rue de Gournay, était utilisé pour y loger des travailleurs Belges. En 1920, l'activité de l'usine consistait à effectuer la réparation de voitures de voyageurs et de wagons endommagés durant les années de guerre. Puis, en prévision de fabrications nouvelles, d'autres bâtiments furent construits.



Monsieur Marcel Brissonneau
(1891 - 1959)



Nous assistons également à l'agrandissement des bâtiments F et M. Puis en 1930, c'est la construction du bâtiment R. L'augmentation de ces surfaces permet la fabrication des premières voitures métalliques de chemin de fer, et plus tard, celles des métropolitains.

A l'époque, la rue de Gournay qui rejoignait le centre de Creil par deux passages à niveaux successifs, se trouve déviée, amputant légèrement la surface de notre usine.

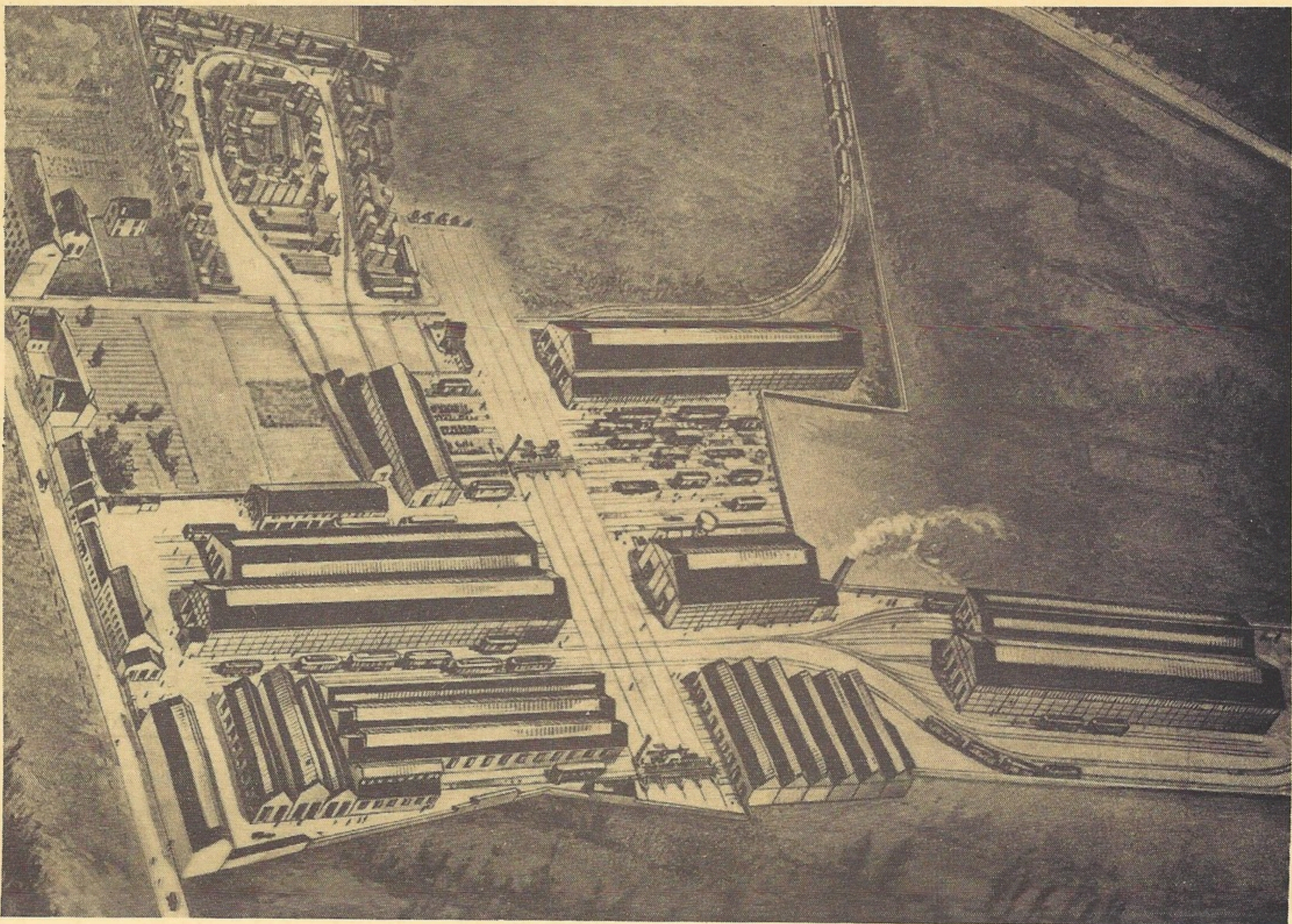
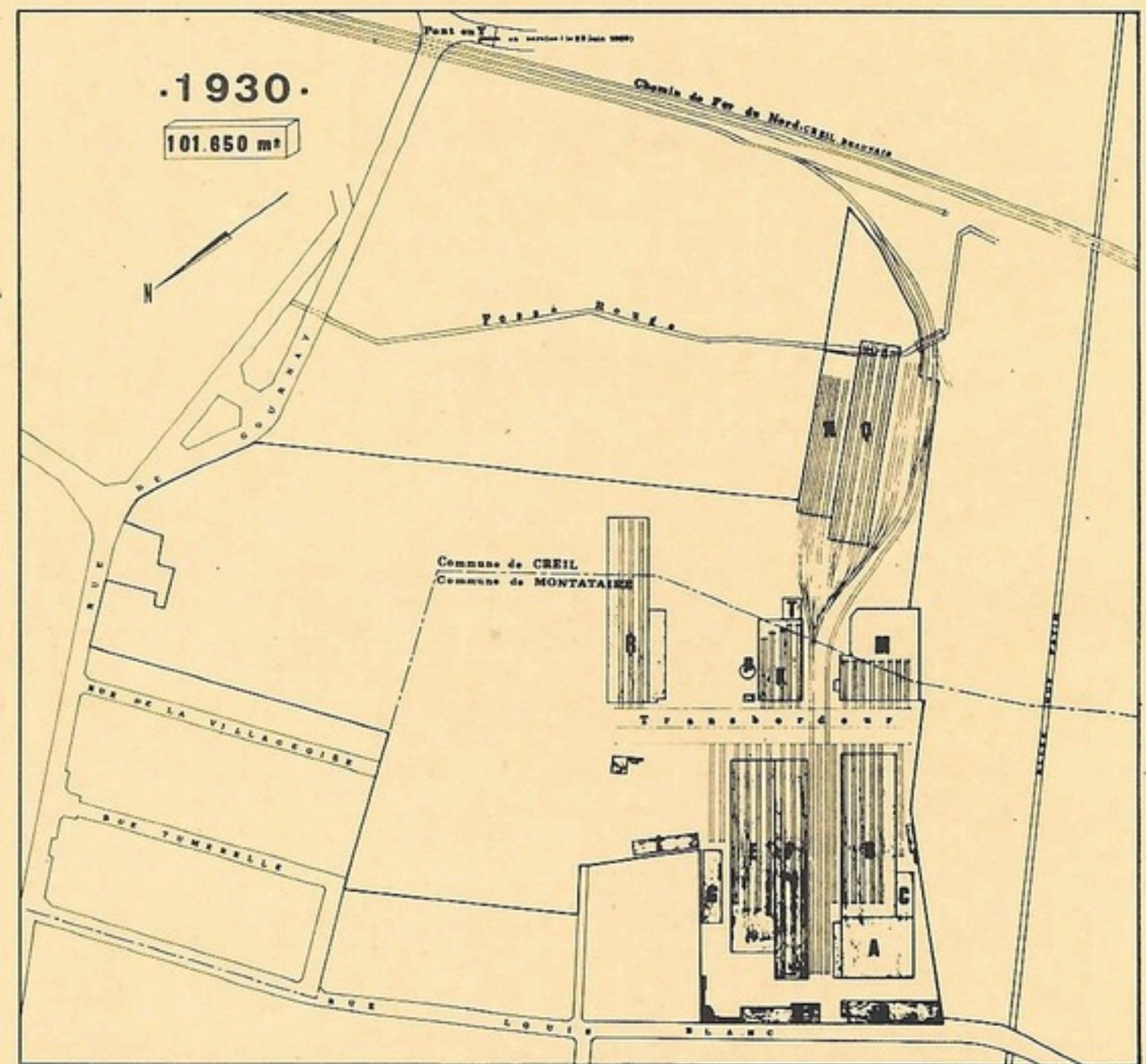
Cette déviation avait pour but de franchir les voies ferrées de Beauvais et de Paris par un nouveau pont appelé pont en Y, qui fut inauguré le 22 juin 1929.

A partir de 1930, de nouveaux bâtiments voient le jour :

- une partie du bâtiment S, en 1931,
- une infirmerie attenante au bâtiment H, en 1932,
- le bâtiment V en 1937.

Le plan ci-contre nous permet de voir :

- le bâtiment E et une partie du bâtiment F en 1921,
- le bâtiment G et le bâtiment K en 1923 (ces derniers ont été démolis depuis),
- le bâtiment N en 1925,
- le bâtiment Q en 1929.



Vue aérienne de la Division de Creil en 1935

Jusqu'en 1938, les fabrications sont très diversifiées : wagons de chemin de fer, voitures Grandes Lignes, autorails diesel-électriques. En 1939, vient s'ajouter la construction des avions de bombardement légers, "Léo 45". Tout d'abord cette fabrication est implantée dans nos ateliers de Creil. Elle nécessitera l'emploi de près de 3 000 personnes.

Par mesure de sécurité, contre les bombardements, des abris sont construits dans l'usine et aux alentours ; on se souvient encore de l'abri en béton, près du bâtiment E qui fut démoli en 1974.

Au début de 1940 les fabrications aéronautiques sont transférées **dans des carrières souterraines** sur la route de St-Leu d'Esserent.

Elles cesseront leurs activités au mois de juin 1940. Puis quelques mois plus tard, elles seront réintégrées dans les ateliers de l'usine pour se terminer en 1941. A la suite, sont fabriqués à Creil des ailes d'avions "Dornier" dans le bâtiment G, ainsi que des chasse-neige et différentes plateformes ferroviaires surbaissées.

De 1930 à 1945, la surface des ateliers ne cesse d'augmenter puisqu'elle passe de 19 500 à 24 000 m², avec la construction des bâtiments R1, S et V, ainsi qu'un local destiné à effectuer du sablage à partir de 1943.

Nous trouvons dans les principaux bâtiments, les activités suivantes :

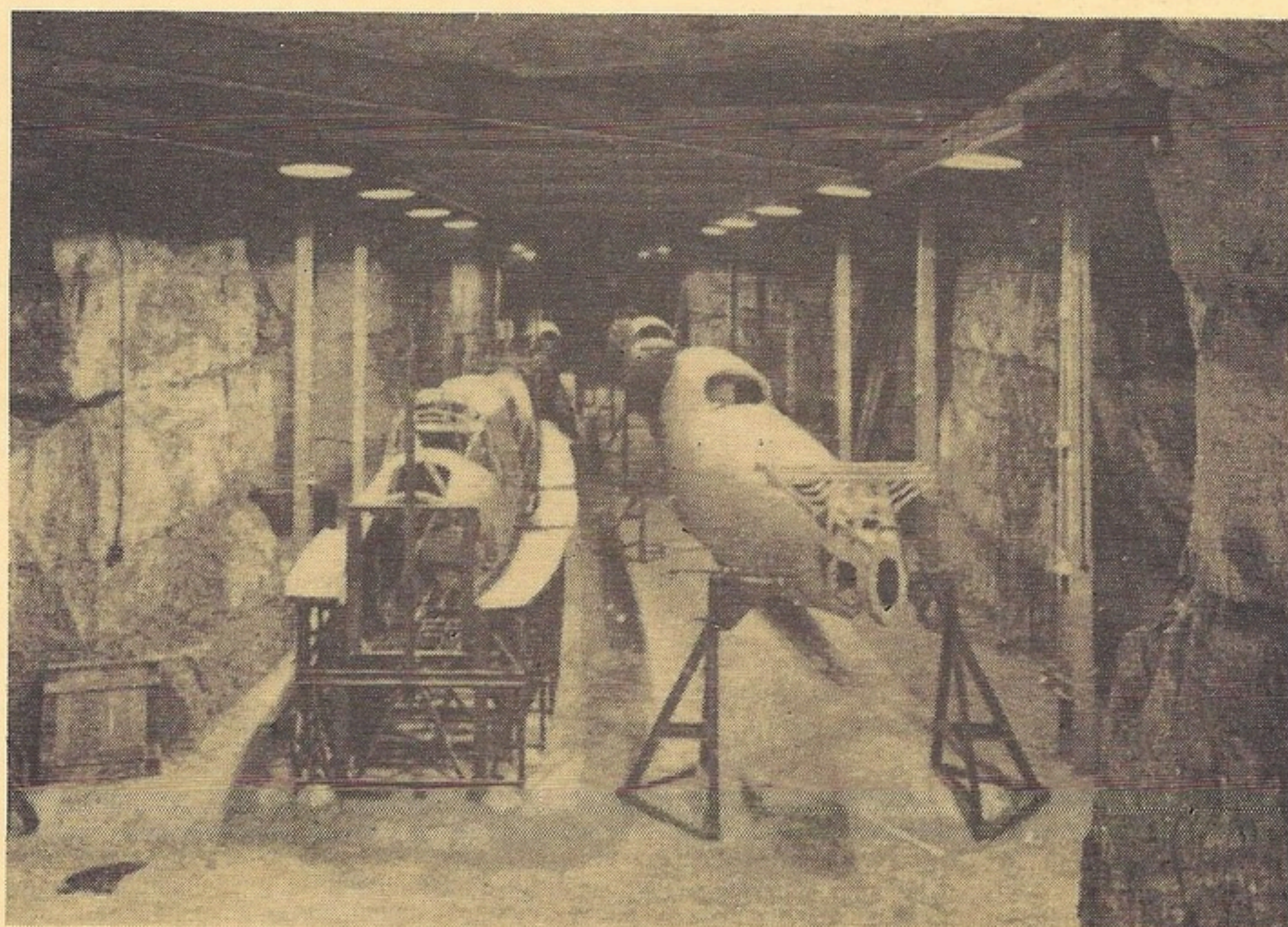
- aux bâtiments A et B : la tôlerie, la chaudronnerie et l'atelier d'entretien ;
- au bâtiment C : les forges ;
- aux bâtiments N et Q, le montage des wagons et des locomotrices ; un tiers du bâtiment N comportait un étage qui était utilisé pour la préparation de l'habillage intérieur des voitures de voyageurs ;



Montage des fuselages



Entrée de l'Usine souterraine

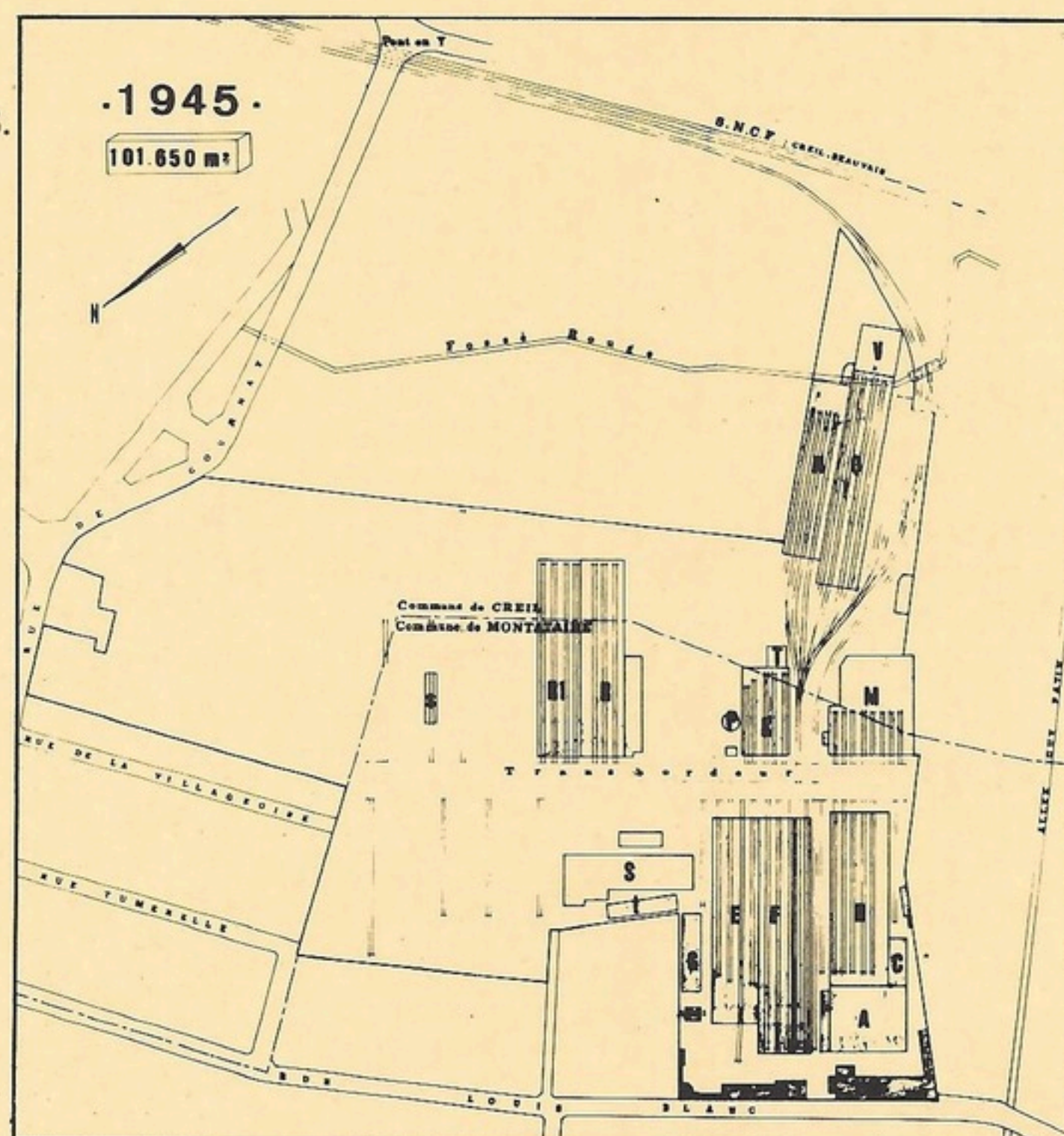


Ateliers souterrains

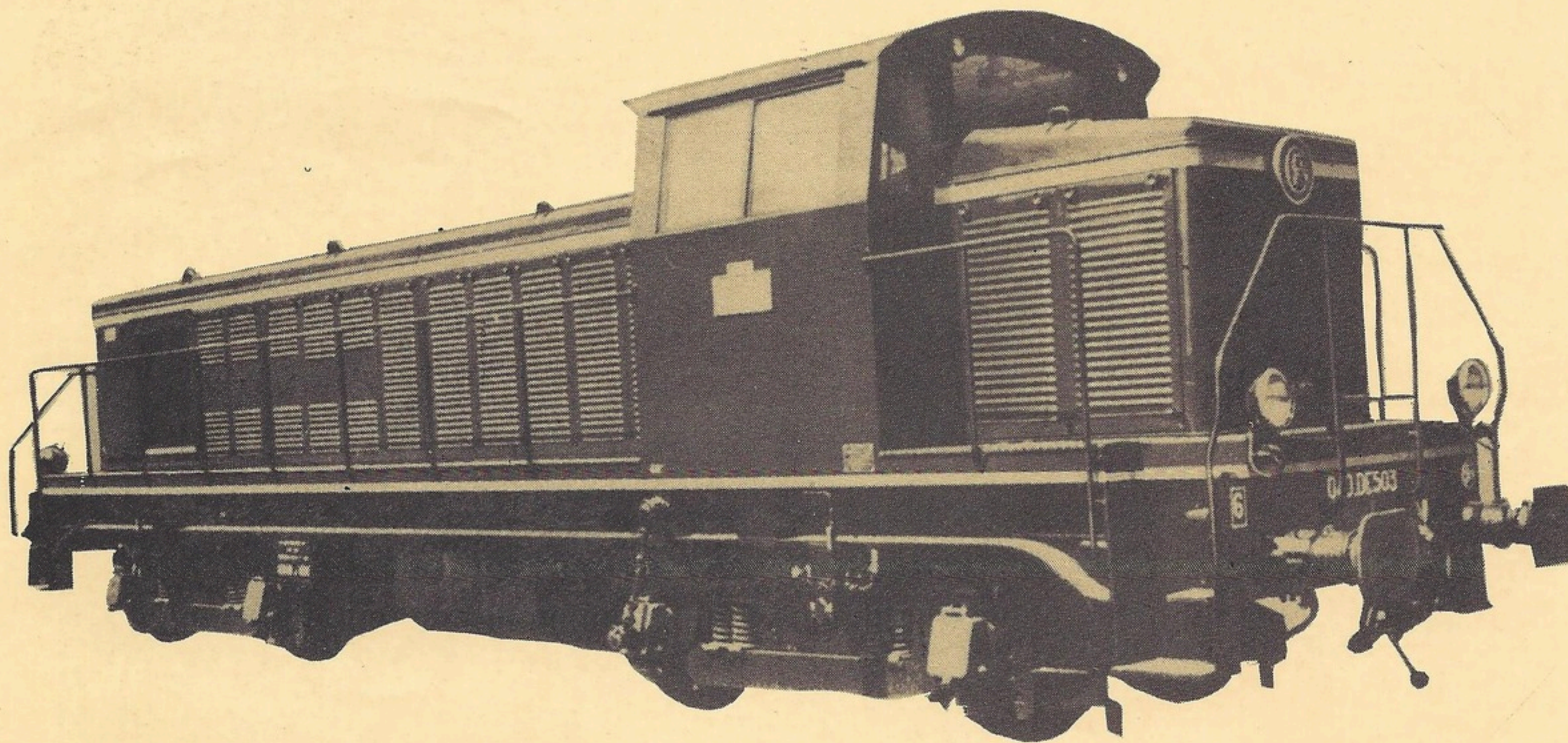
- au bâtiment M : le montage des voitures Grandes Lignes ;
- aux bâtiments E et S : la menuiserie,
- au bâtiment F : la mécanique ;
- au bâtiment T : le stockage des bois ;
- au bâtiment V : le stockage des pièces ferroviaires.

Jusqu'en 1951, ont été fabriqués à Creil :

- 600 wagons à primeurs, type F.A.U. ;
- 400 wagons couverts, type K.T. ;
- 500 wagons réfrigérants, type F.L.T. ;
- 30 voitures de 2ème classe, type B.D. ;
- 15 motrices pour la ligne de Sceaux ;
- 120 voitures de Métropolitain ;
- 20 remorques de luxe pour autorail ;
- 44 voitures motrices de tramway E.L.R.T. ;
- 46 locotracteurs de 150 CV pour la S.N.C.F. ;
- 29 locomotives de 600 CV.



A ces différentes fabrications est venue s'ajouter, à partir de 1952, celle des locomotives 040 DE, dont plusieurs centaines d'exemplaires ont été construits à Creil.



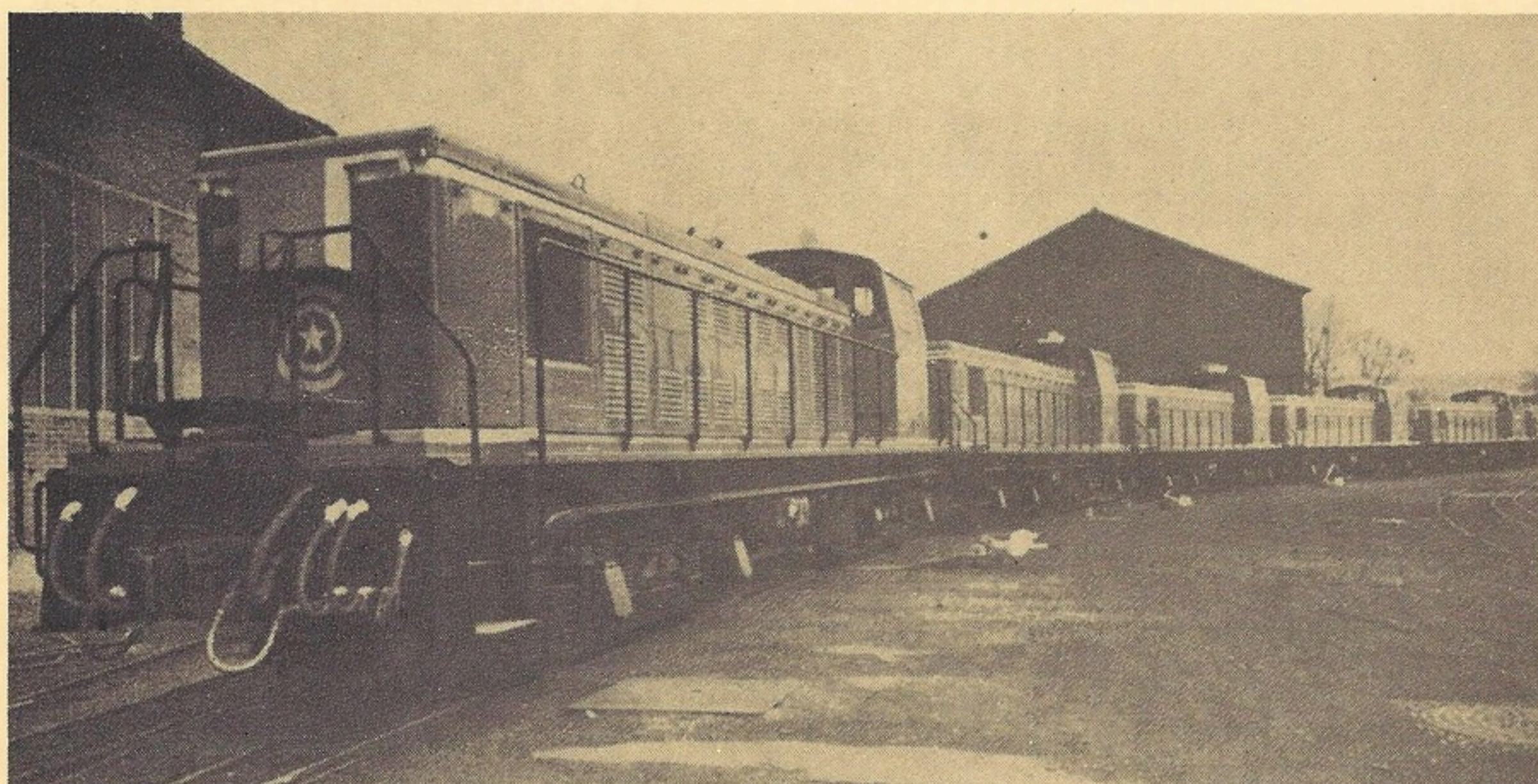
Une des 378 locomotives "040 DE" commandées par la S.N.C.F.

Outre notre principal client, la S.N.C.F., de nombreuses locomotives furent livrées au Luxembourg et à Cuba.



Montage des locomotives "040 DE" au bâtiment Q

*Peinture et finition
des locomotives "040 DE"
au bâtiment N*



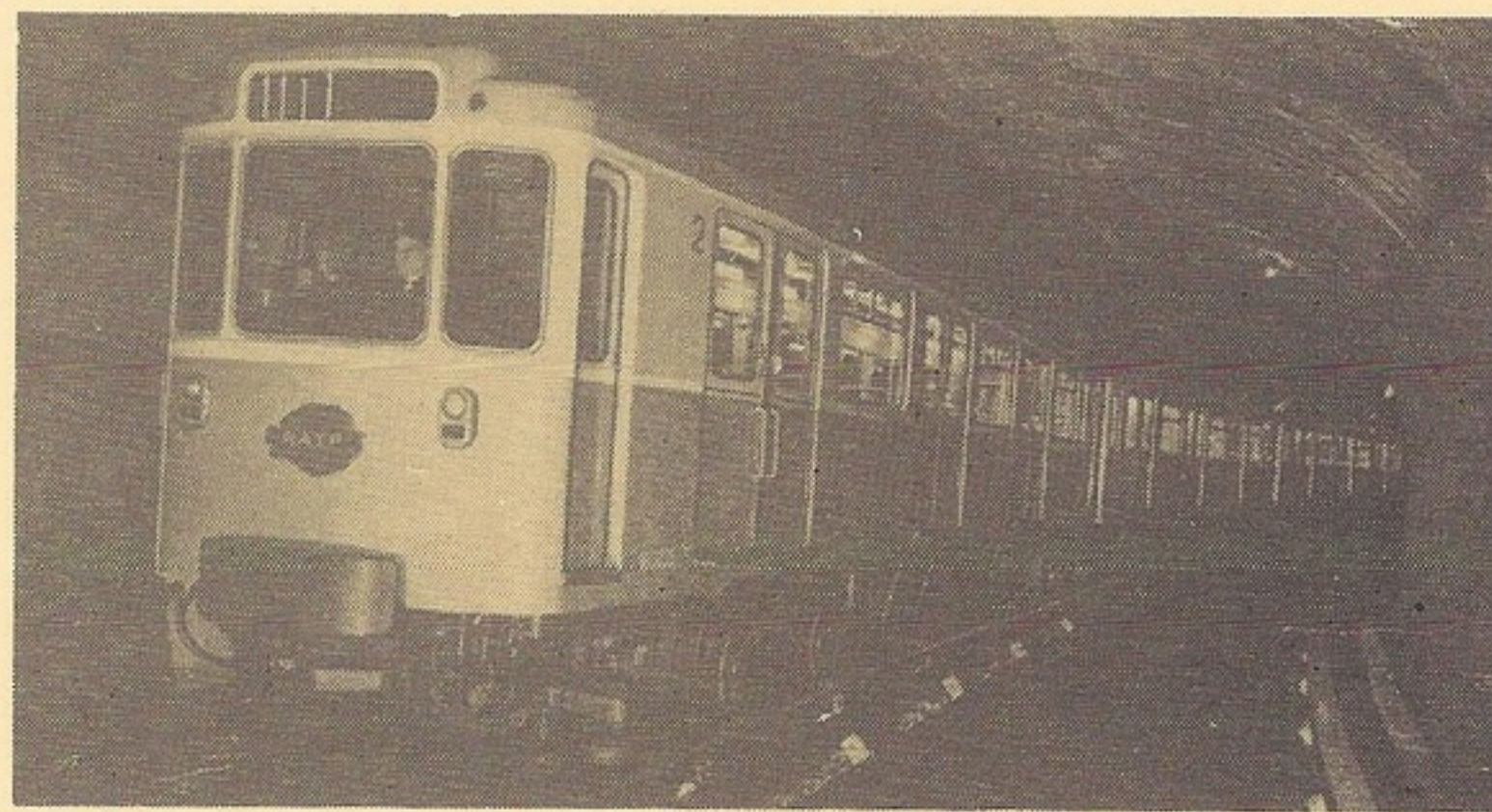
*Locomotives "040 DE"
pour les Chemins de Fer
de Cuba sur la voie de
départ de l'Usine de Creil.
près du bâtiment Q*

L'activité de BRISSONNEAU dans le domaine ferroviaire, ne se limite pas seulement aux locomotives. Elle comprend aussi la construction de voitures-lits, de voitures-restaurants et de voitures pour le T.E.E.

A noter qu'à cette époque, BRISSONNEAU lance une rame allégée rapide sur pneumatiques. L'ossature et la caisse des différentes voitures constituant la rame, **étaient étudiées par CHAUSSON**, suivant la technique automobile. Les principaux assemblages étaient réalisés en soudure électrique par résistance.

Cette rame fut mise en service sur la ligne Paris-Strasbourg.

Puis, suivant la même technique, toujours avec l'aide de CHAUSSON, BRISSONNEAU crée **la première rame de métro sur pneus**. De nombreux exemplaires sont alors fabriqués à Creil, à partir de 1952.



Rame de métro sur pneus. en service sur le réseau parisien.

RETOUR A L'AÉRONAUTIQUE

Après avoir mis en fabrication des bombardiers légers "Léo 45" en 1940, puis des ailes pour avions "Dornier", ainsi que des pièces pour le "Nord-Atlas", la Société Brissonneau revient à l'aéronautique en 1956.

Un petit avion de 4 places, d'une puissance de 180 CV, est construit au bâtiment M, sous le nom de "Boisavia".



Avions "Boisavia" fabriqués à Creil.

PUIS ARRIVÉE DE L'AUTOMOBILE :

En mars 1956, la Régie Nationale des Usines Renault lance sur le marché, un nouveau véhicule : la "DAUPHINE". Devant le succès que connaît cette voiture, son constructeur envisage aussitôt le lancement d'un modèle dérivé en version "sport". Comme celui-ci ne peut toucher qu'une clientèle restreinte, il faut prévoir une fabrication en petite série ailleurs qu'à l'usine de Flins, prévue pour réaliser des cadences élevées, d'autant que cette voiture "sport" qui va prendre le nom de "Floride" comportera deux modèles différents : le Coupé et le Cabriolet convertible.

La Direction de la R.N.U.R. cherche donc à sous-traiter cette fabrication. La Société Chausson, étudiant la carrosserie et envisageant d'assurer à la fois l'emboutissage et l'assemblage de la caisse, il reste à trouver une entreprise disposant de main-d'œuvre et d'ateliers, capables de peindre, monter et terminer cette voiture.

De son côté, en 1956, la Société Brissonneau est en pleine mutation. Elle vient d'intégrer à son groupe, qui a des activités diversifiées, les Entreprises Industrielles Charentaises, situées à Aytré, près de La Rochelle. Cela va lui permettre de faire des mutations de fabrications entre ses trois usines. Nantes, spécialisée en chaudronnerie, en mécanique et en électricité, le demeure ; Creil qui avait eu jusqu'alors une grande diversité de fabrications va pouvoir les reporter vers La Rochelle.

Monsieur Marcel Brissonneau, Président Directeur Général de la Société, songe donc à **une reconversion pour son usine de Creil**. C'est alors que son fils, Monsieur Yves Brissonneau, envisage de se lancer dans l'automobile. En 1957, un projet de voiture "Louis Rosier" d'une puissance de 4 CV voit le jour. Elle est mise en fabrication dans le bâtiment E, en partant du plancher de la 4 CV Renault, assemblée en grande série à Billancourt. Son moteur est également celui de la 4 CV, type 1062. De plus, de nombreuses pièces y sont communes, ainsi que des pièces de "FREGATE" Renault.



Cabriolet "Louis ROSIER" 4 CV, fabriqué à Creil à partir de 1957.

Existant uniquement en version Cabriolet, ce modèle est pourvu d'une carrosserie en polyester armé. Entre fin 1957 et 1958, une série de 235 véhicules sortira de l'usine de Creil.

AUTRES ACTIVITÉS

Fin 1958 se termine la fabrication

- des avions "Boisavia"
- des métros à pneus
- du matériel ferroviaire (voitures grandes lignes).



Montage des avions "Boisavia" au bâtiment M en août 1958.



*Aire d'évolution du transbordeur et avion "Boisavia"
sortant du bâtiment M, en octobre 1958.*

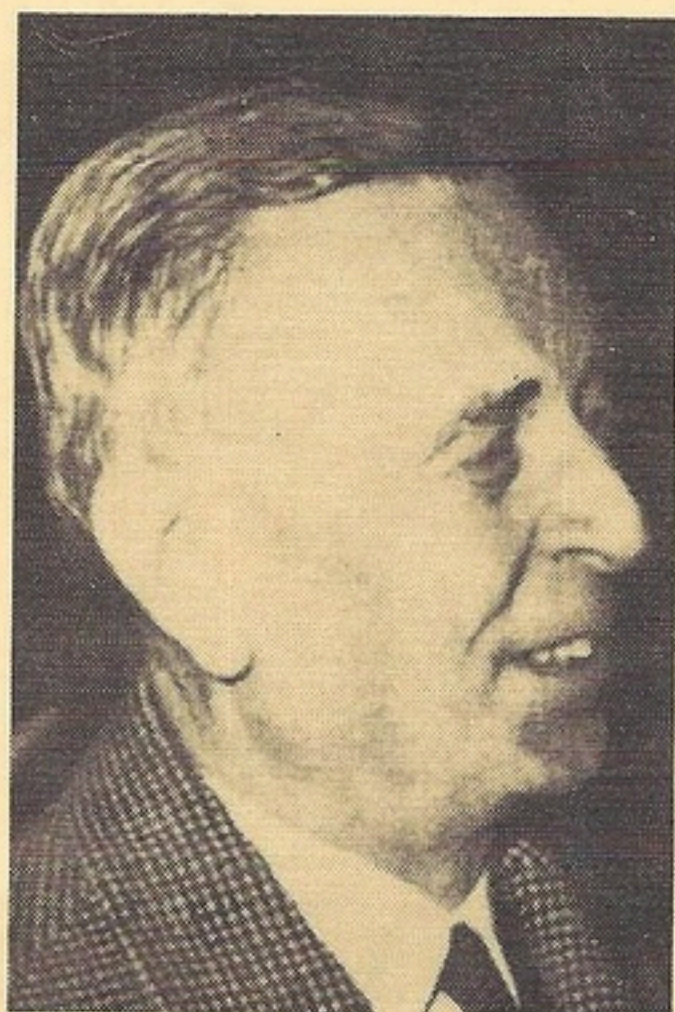
LA RECONVERSION



*M. Robert GUILLEMARD
Directeur Général*

A la suite des négociations, menées auprès de la Régie Renault par Monsieur Robert Guillemard, Directeur Général de la Société Brissonneau et Lotz, nous obtenons en date du **24 décembre 1957**, l'accord pour fabriquer à Creil, la Dauphine Sport, appelée "Floride", en partant de caisses en blanc étudiées et fabriquées par Chausson.

Un contrat est ensuite signé entre la Régie Renault et la Société Anonyme des Anciens Etablissements Brissonneau et Lotz, le **27 mars 1959**. Les signataires étant Monsieur Pierre Dreyfus, d'une part, et Monsieur Bernard Mallet d'autre part, successeur de Monsieur Marcel Brissonneau.



*M. Bernard MALLET
Président*



*M. Robert BOURÉE
Directeur de l'Usine de Creil
de 1941 à fin 1959.*

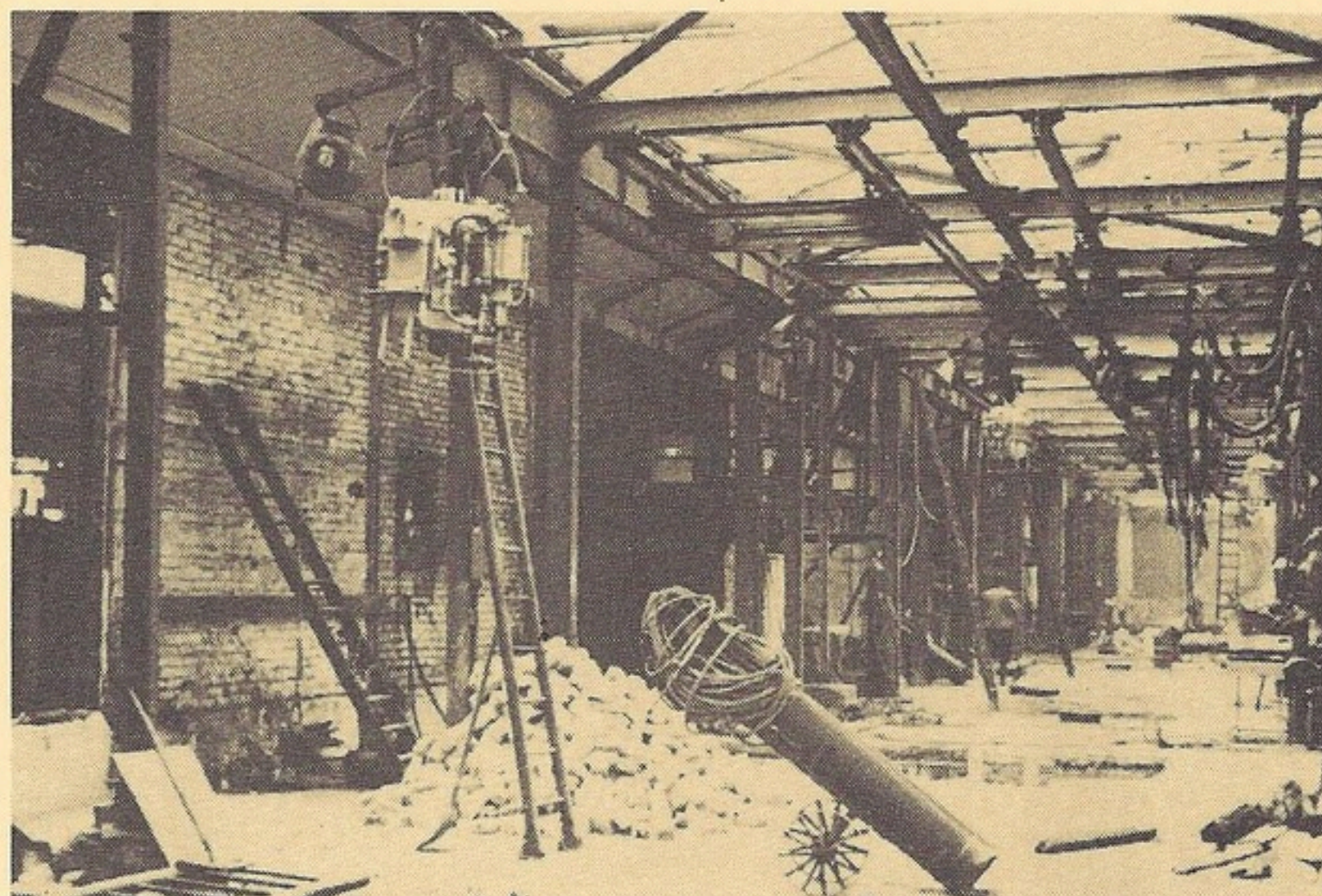
La reconversion commença sous sa direction.

Cette reconversion est donc entreprise. La Société Chausson se voit confier toute la tôlerie. Dans le même temps, les techniciens de la Régie Renault, en collaboration avec ceux de Brissonneau étudient et réalisent toutes les autres installations.

Pour implanter la tôlerie, dont la production sera de 14 caisses à l'heure, les bâtiments E et F seront dégagés.

De plus, le bâtiment E sera agrandi de 320 m².

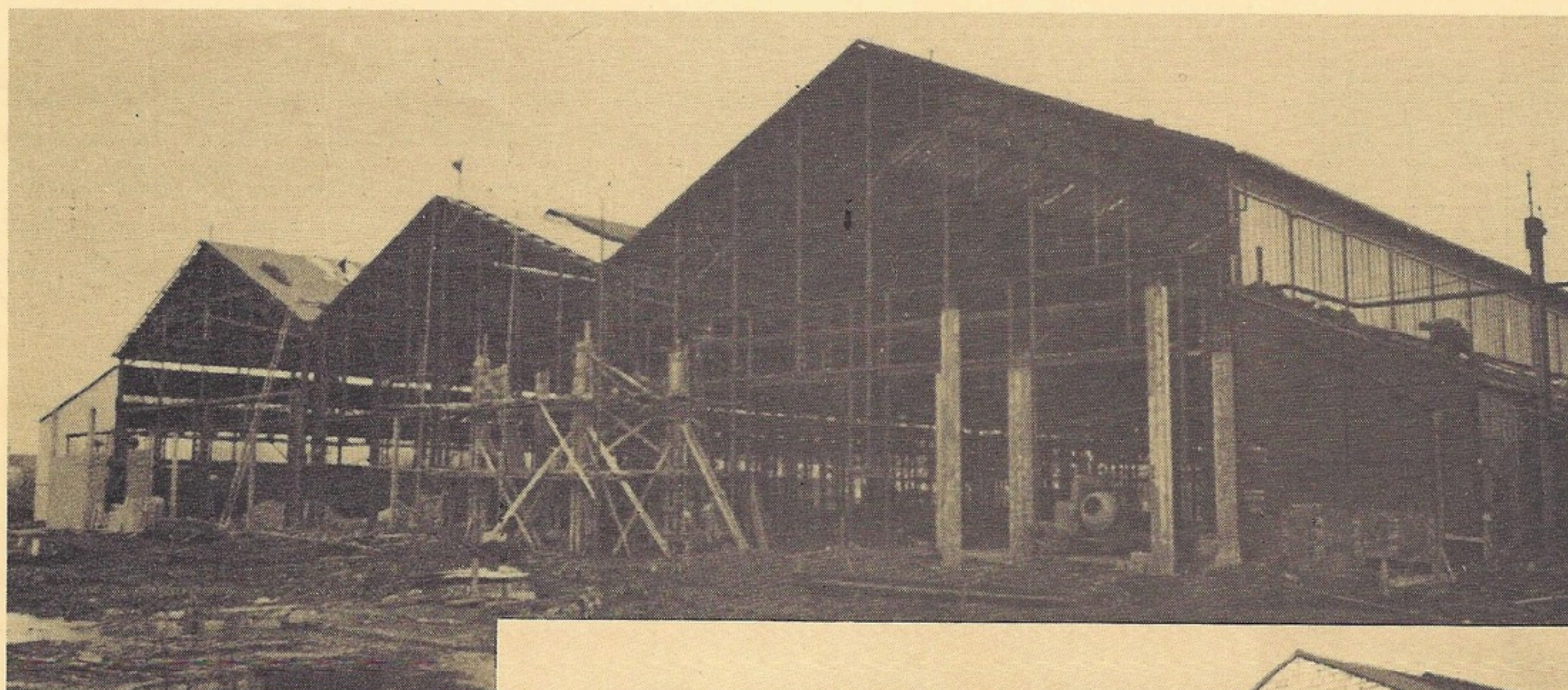
Le bâtiment F sera utilisé pour le stockage des sous-ensembles, appelés "units".



Le 20 février 1959, le premier poste de soudage par points est accroché au bâtiment E.

Dans le secteur des bâtiments R, d'importants travaux sont entrepris pour y installer les chaînes de peinture et de garnissage. En façade sont construits des vestiaires à 6 mètres au-dessus du niveau du sol.

Pendant cette période, la production des locomotives continue ; elle ne se terminera qu'en février 1959.



Début des travaux de construction des vestiaires en octobre 1958.

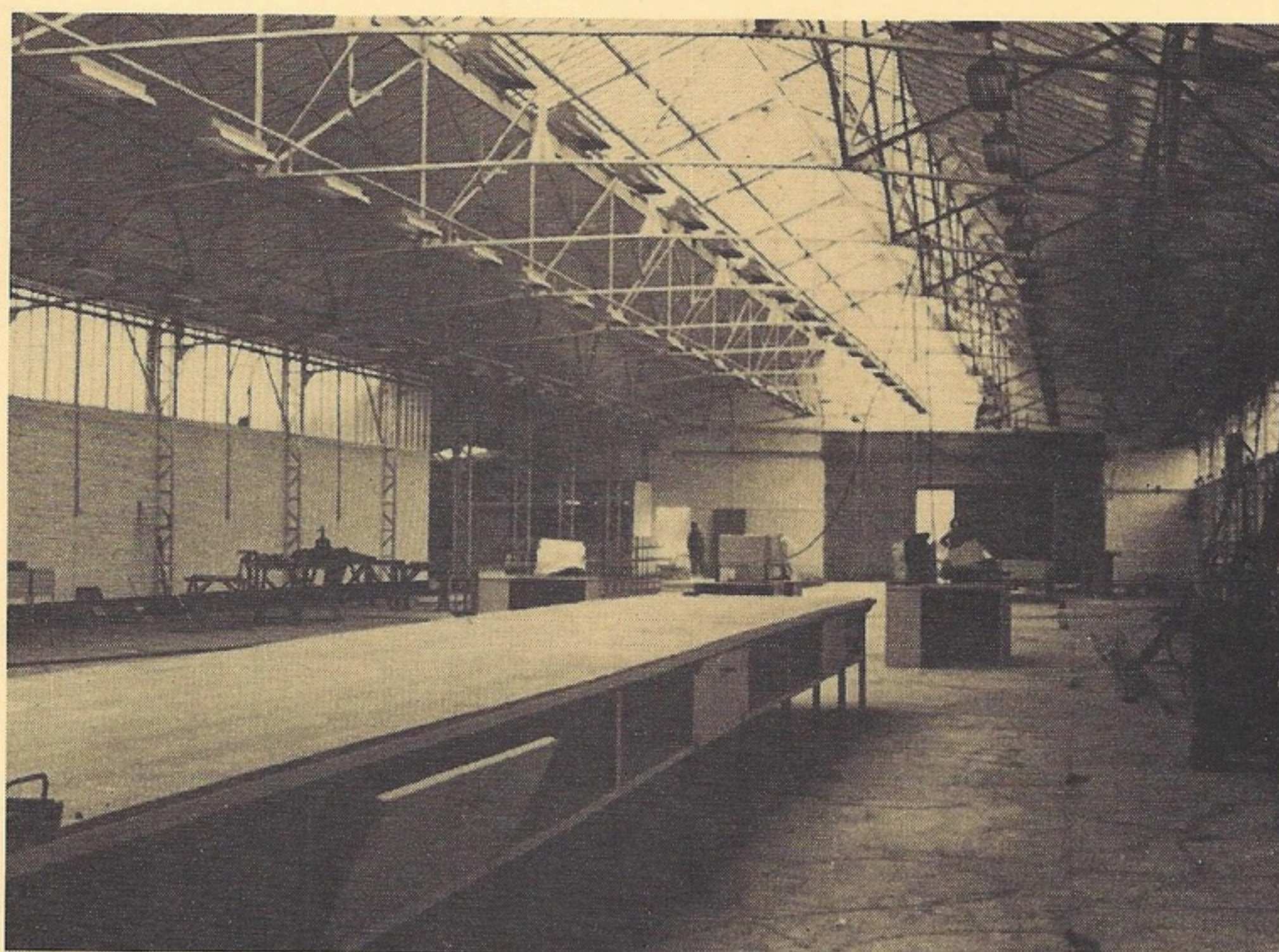
Vestiaires en voie d'achèvement en mars 1959.



Le bâtiment S qui était un atelier de menuiserie va être transformé en atelier de confection-sellerie.

Tout à côté, sur deux niveaux est construit un local à usage de vestiaires pour les tôliers et les selliers. A noter que cet ensemble a été démoli en 1975 en prévision de la construction du nouveau bâtiment A.

Dans une partie du bâtiment B est implantée la fabrication des capotes pour le cabriolet-convertisible ; le reste de la surface servant de magasin, ainsi que le bâtiment A. Cet ensemble a été détruit par deux incendies successifs en 1975.



Le bâtiment M, situé en face était utilisé pour le stockage des pièces destinées au montage des "Floride". Ce local comportait une fosse de déchargement. Par la suite, l'atelier d'entretien s'y implantait après la démolition du bâtiment K.

CONSTRUCTION DE NOUVEAUX BATIMENTS :

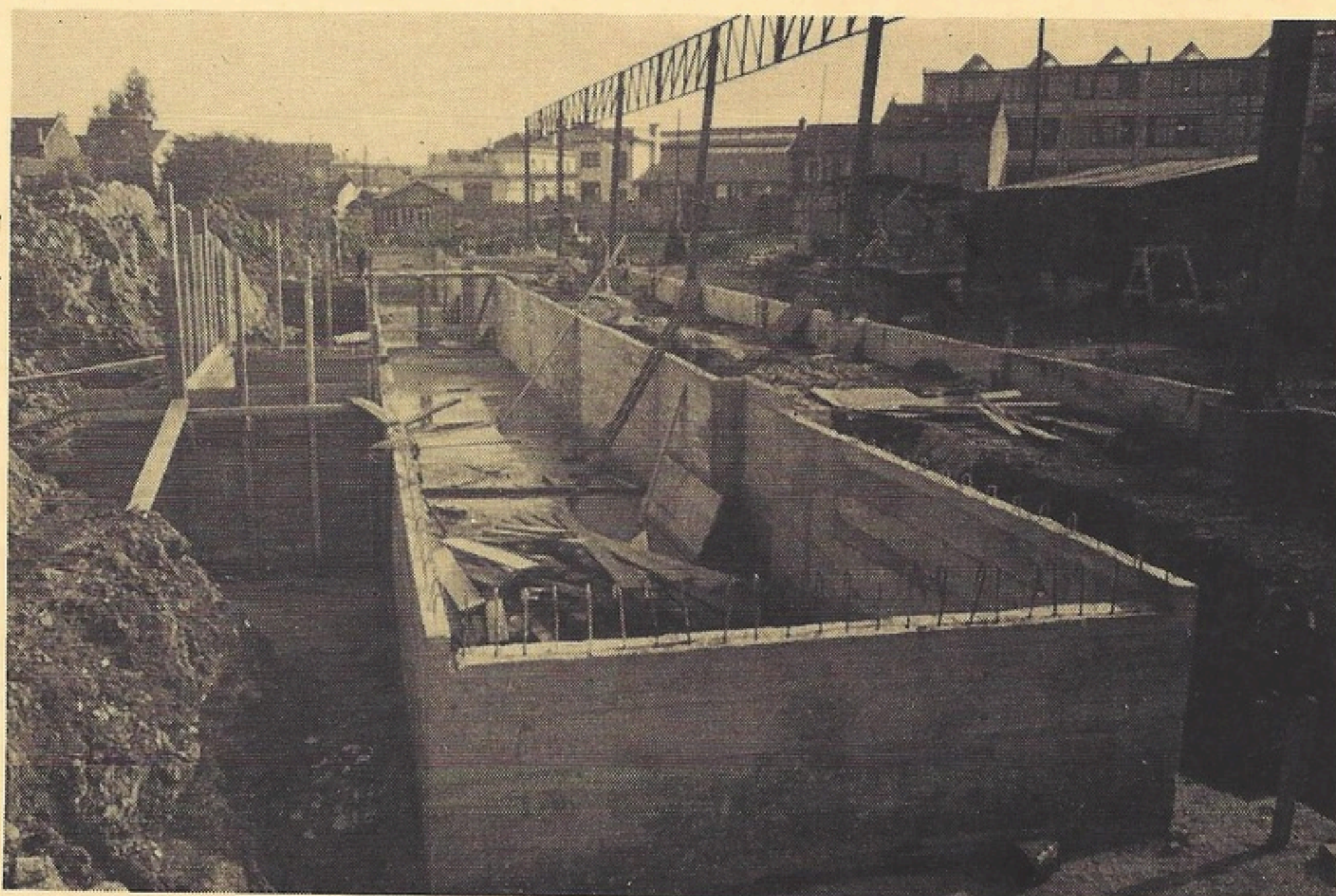
Tout d'abord est envisagé la construction du bâtiment L, d'une surface de 5 100 m². Celui-ci servira à l'implantation de plusieurs chaînes destinées au montage mécanique de la "Floride". La réalisation de ce bâtiment ne fut pas facile, en raison de la nappe d'eau, située à un mètre de profondeur, ainsi que de la présence de plusieurs sources.

La construction de la fosse qui va permettre de travailler sous les voitures, présente d'énormes difficultés. Elle est mise en chantier dès juillet 1958, avant même que ne soit construit le bâtiment.

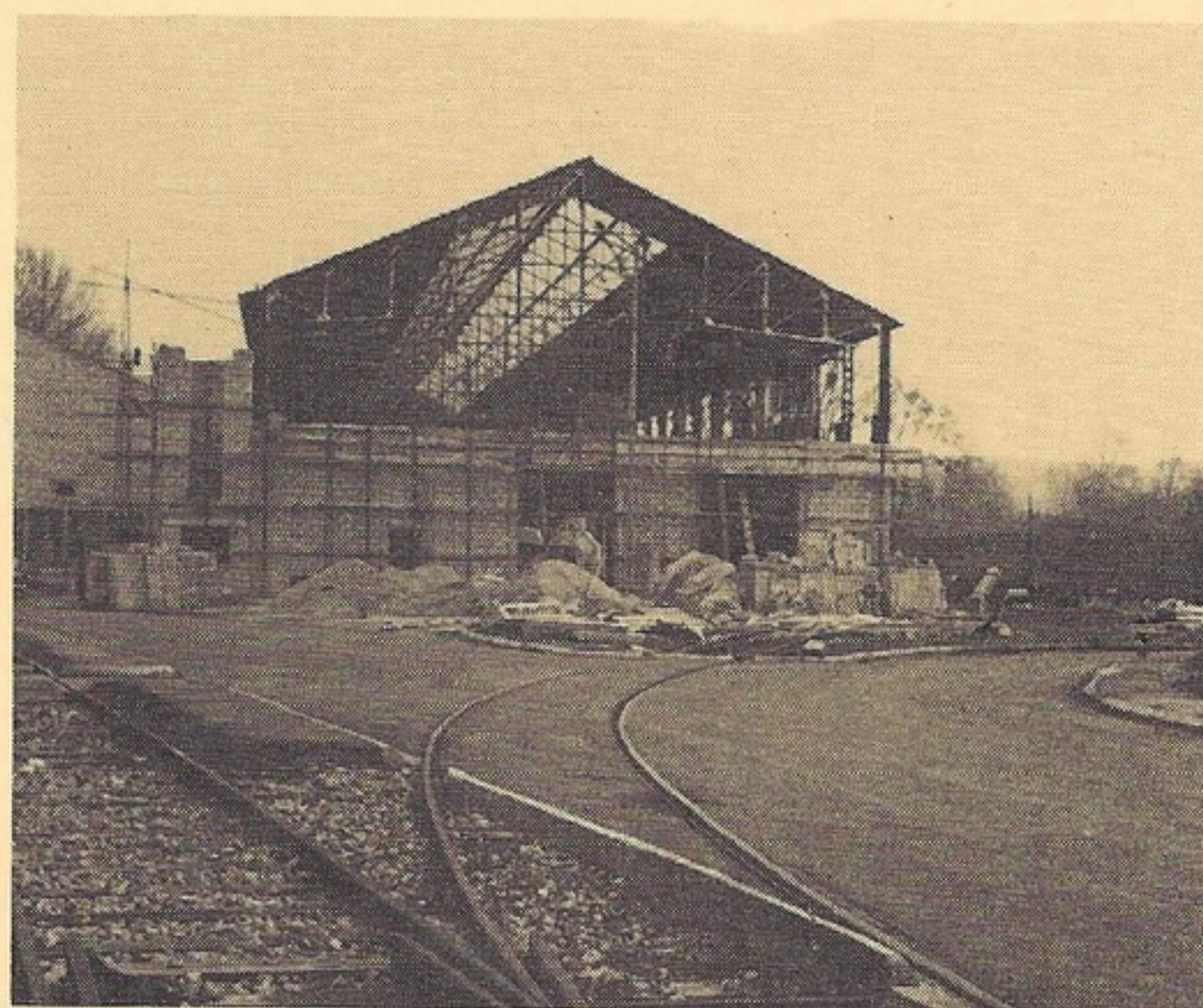
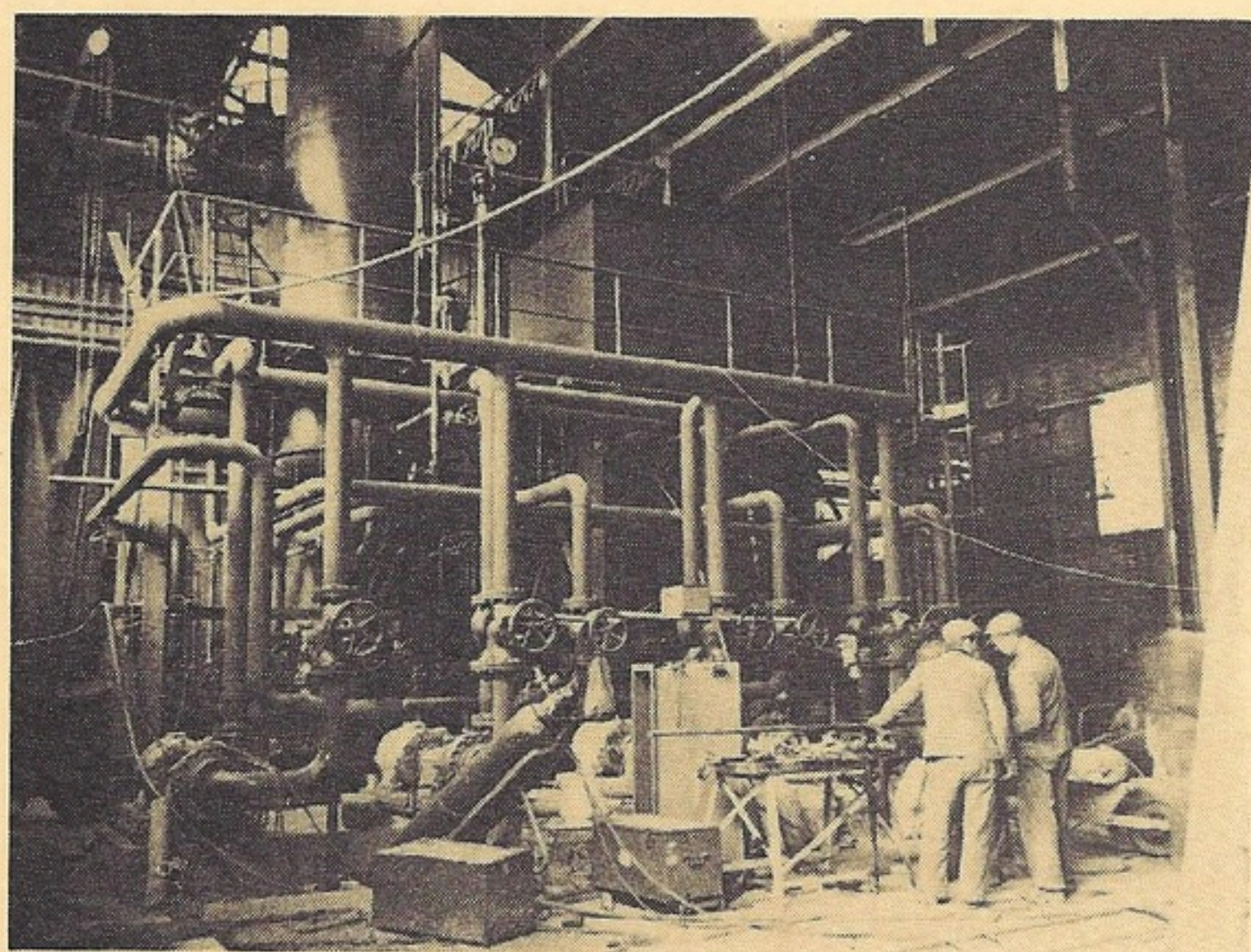
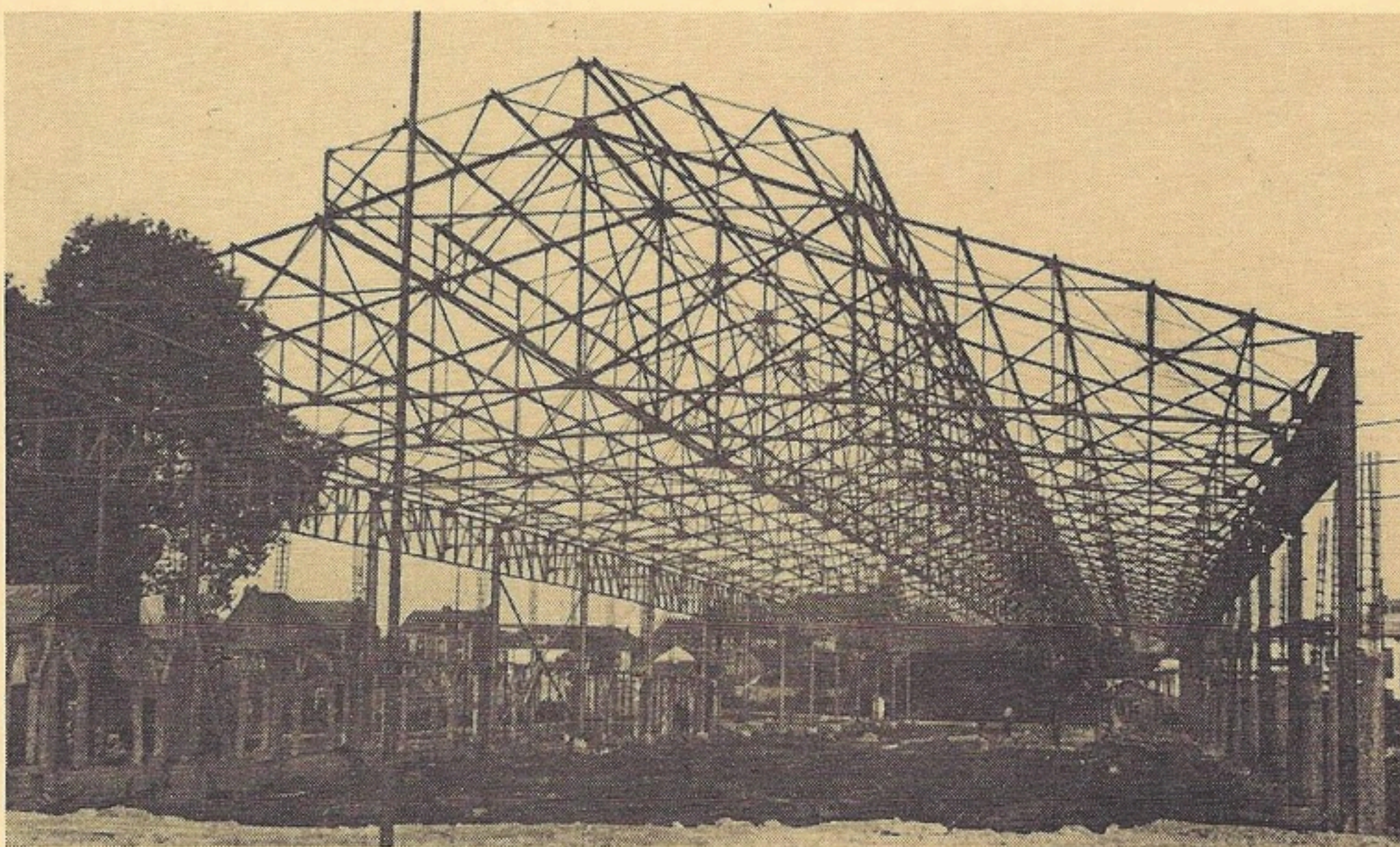
En effet la charpente de celui-ci ne sera terminée qu'au mois d'octobre suivant.

En annexe à ces ateliers de fabrication, nous trouvons des **équipements sociaux** et tout ce qui est nécessaire au bon fonctionnement de l'usine. En cette année 1958, une partie des vestiaires existant actuellement est construite aux bâtiments R et Q.

D'autre part, une chaufferie a été prévue avec trois chaudières de 6 000 000 de calories chacune, fonctionnant au fuel lourd.



Une centrale d'air comprimé, comprenant trois compresseurs, assure l'alimentation des ateliers pour les pistolets de peinture, les postes de soudure par points, les vérins, l'outillage pneumatique, etc. Quant à l'électricité, celle-ci est fournie par l'E.D.F., sous une tension de 15 000 volts, provenant d'une poste de livraison haute tension. La distribution est ensuite assurée par cinq sous-stations qui desservent les ateliers sous des tensions de 220 et 380 volts.



La construction des vestiaires au bâtiment Q.

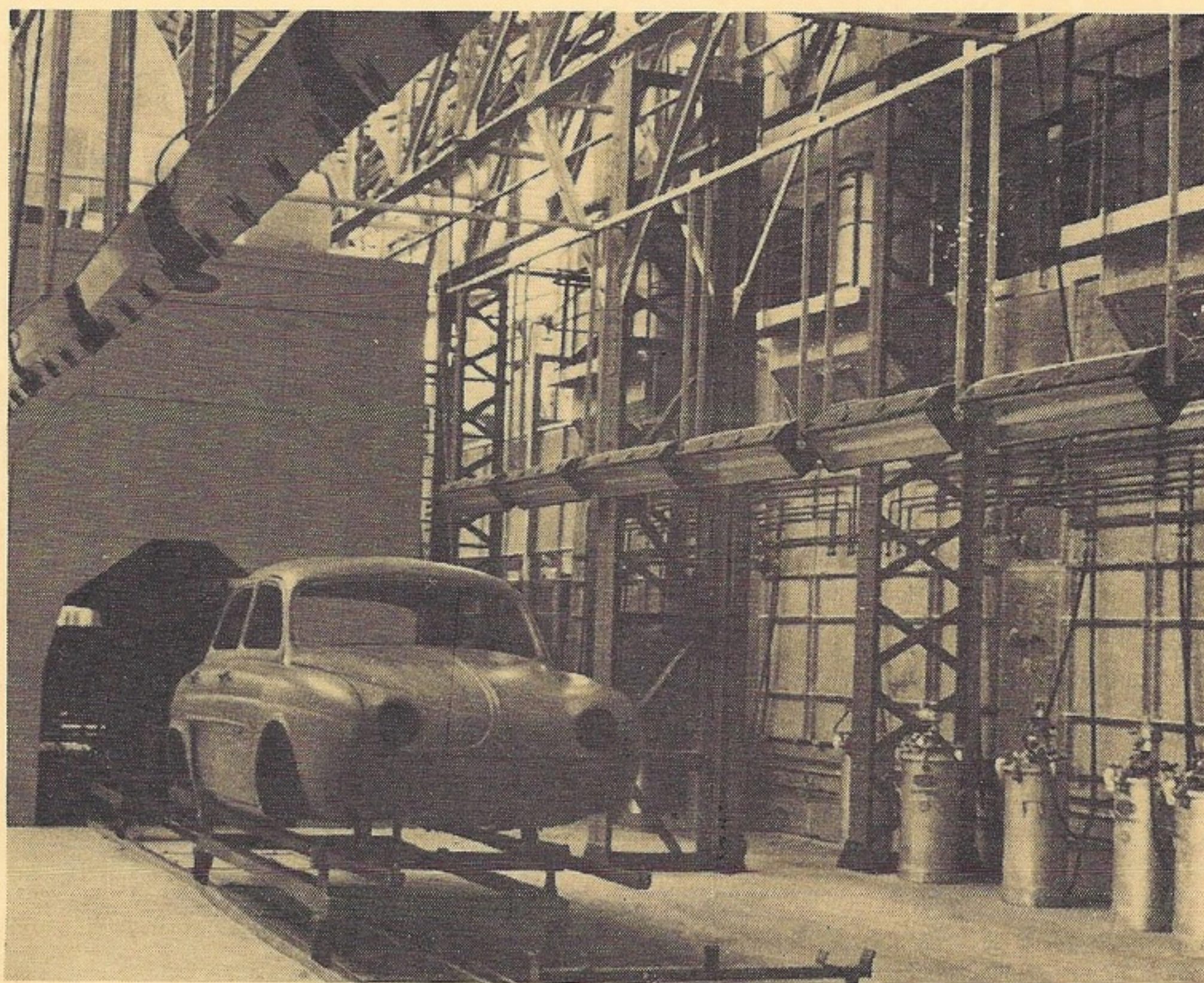
LA FABRICATION DES "FLORIDE"

Afin d'initier le personnel à la fabrication automobile, des "Dauphine" sont peintes et montées en mai et juin 1959, alors que les installations sont à peine terminées.

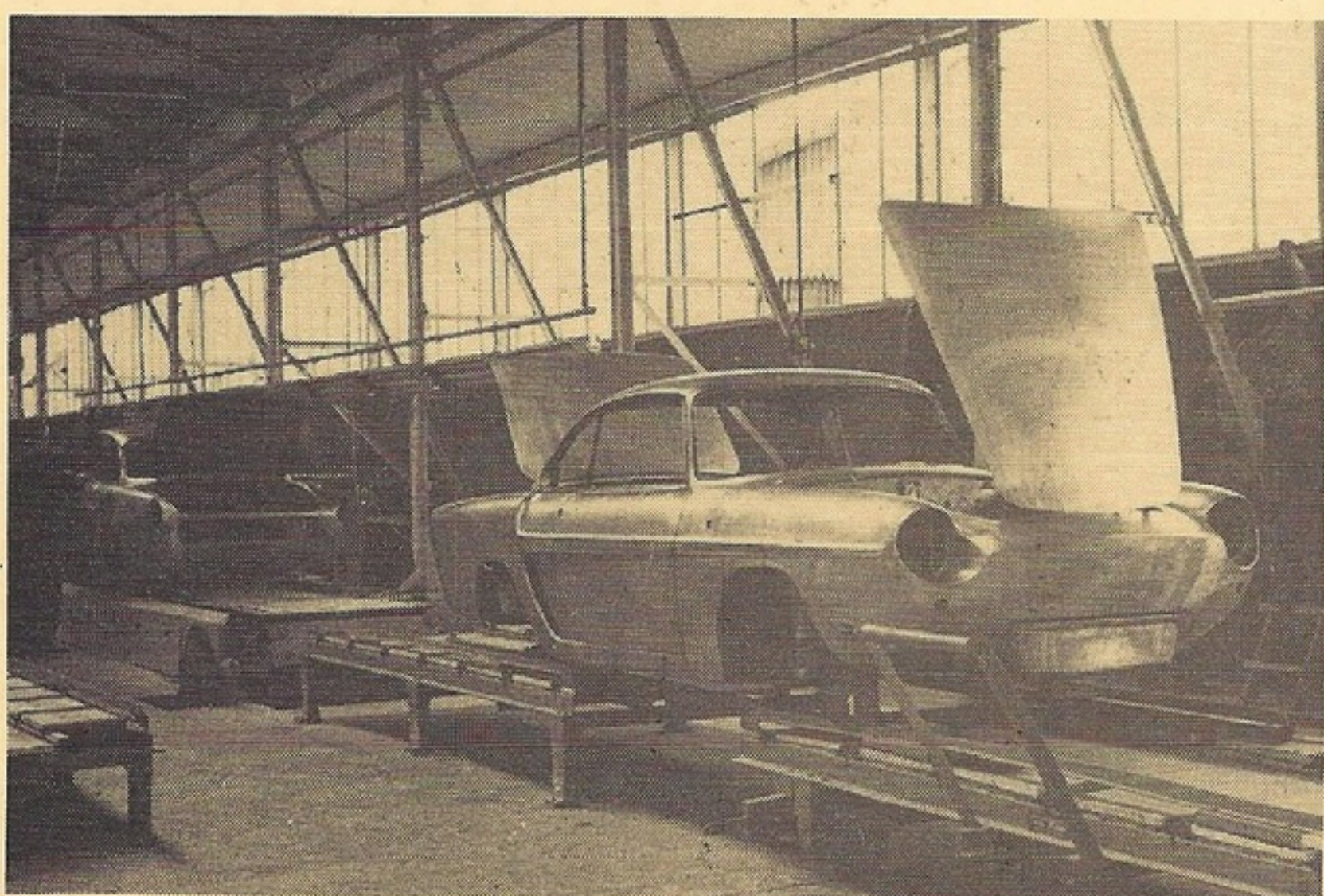
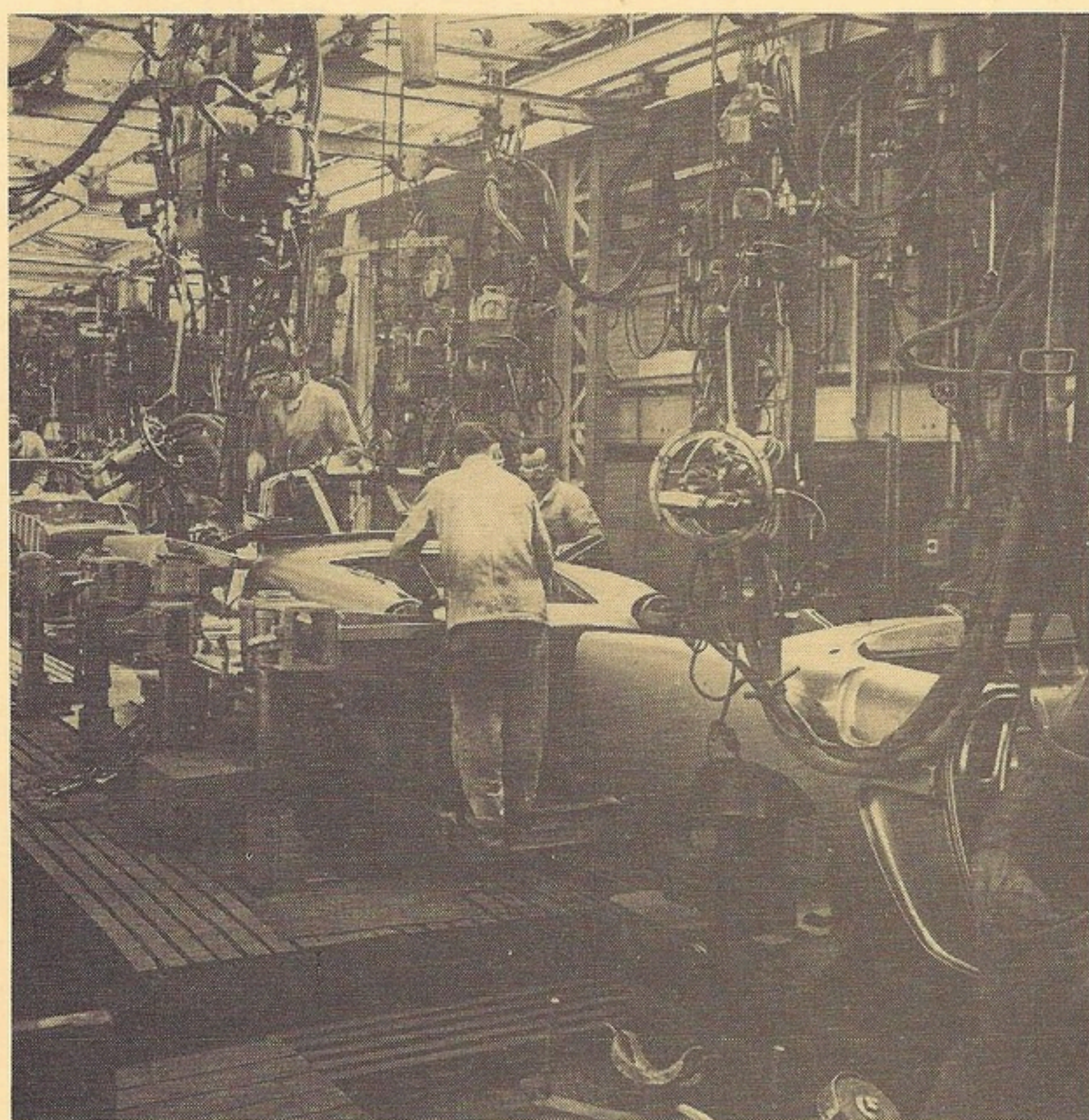
Aussitôt après, c'est le démarrage de la fabrication des "Floride" que nous allons suivre depuis la tôlerie.

Nous avons successivement :

- **l'assemblage des units** avant effectué sur un carrousel. Le principal travail étant de remplir avec de l'étain tous les joints, et en particulier, les viroles de phares.

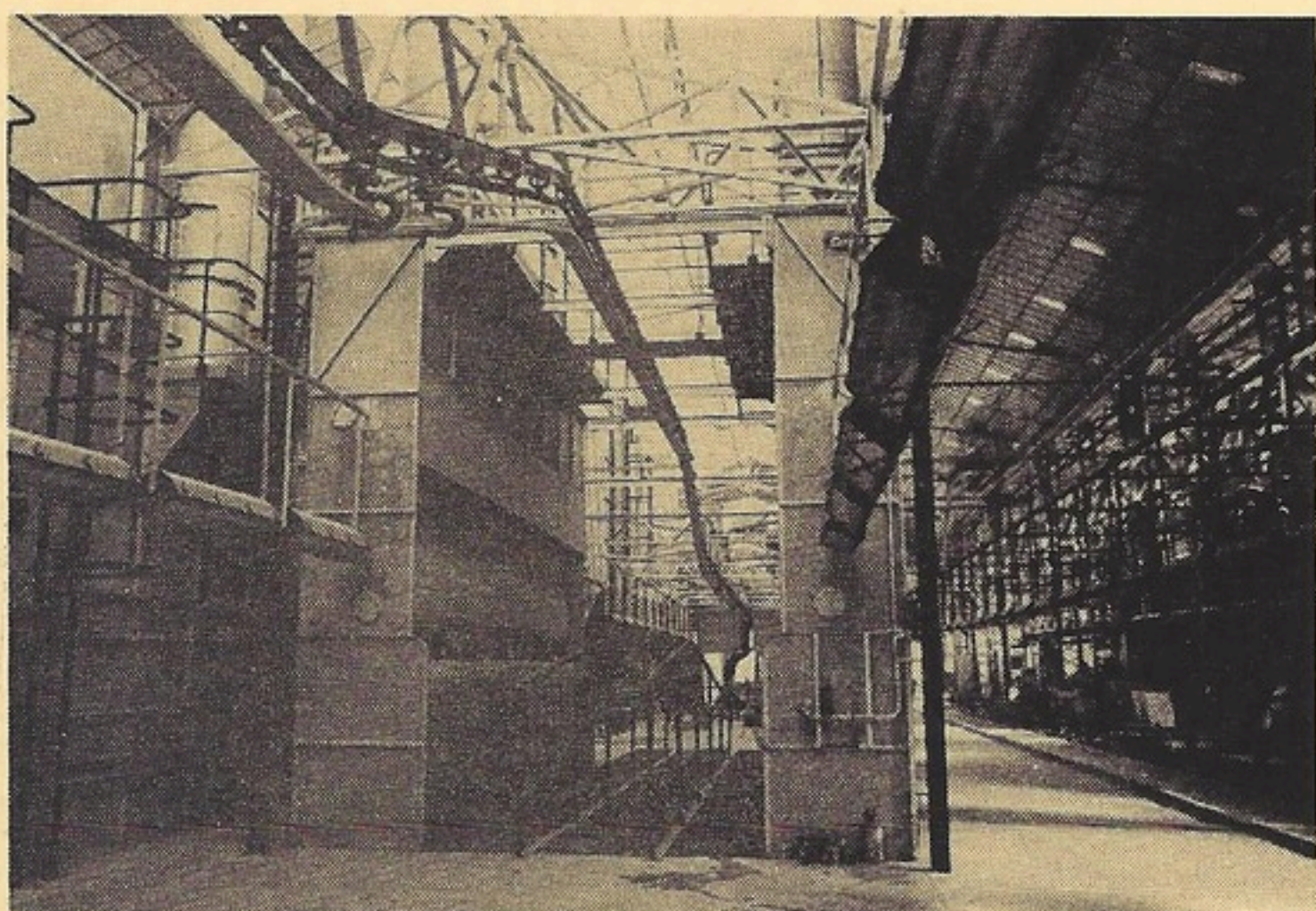


- l'assemblage des units arrière sur postes fixes ;
- l'assemblage de la caisse en blanc sur une ligne constituée de six berceaux ;
- l'étamage et le disquage, à l'intérieur d'une cabine où l'on termine les remplissages à l'étain entre les différents éléments soudés par points. La quantité d'étain - y compris le plomb - déposée par véhicule, étant d'environ 25 kilogrammes. Ceci n'était pas sans poser quelques problèmes de saturnisme.

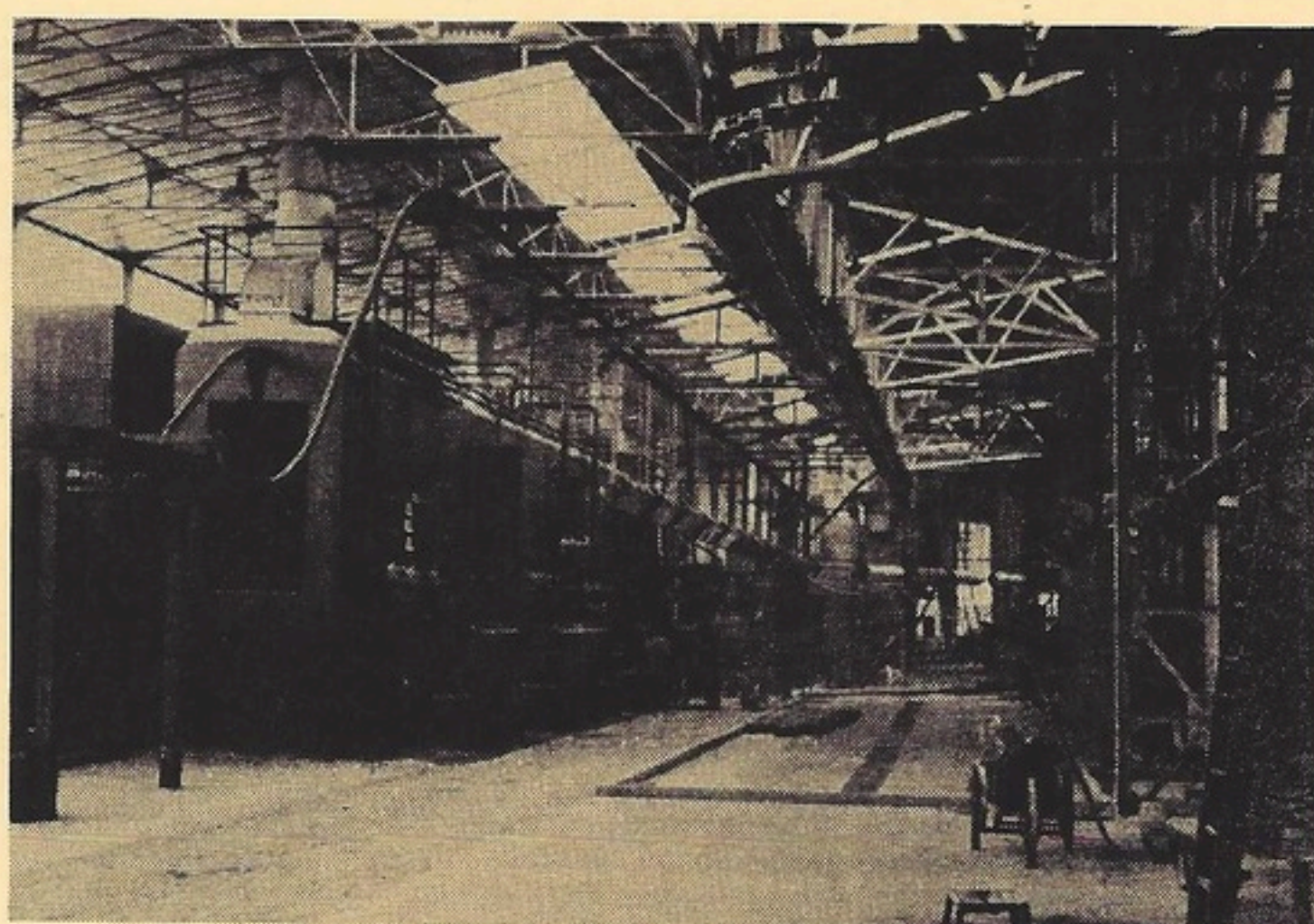


- l'engagement sur la chaîne de ferrage, afin de terminer certaines opérations de soudage par points, positionnement des portes, capots, et retouches des défauts (voir première "Floride" sortant de la chaîne de ferrage, le 15 mai 1959).
- la pose des caisses en blanc, sur des chariots poussés à la main, jusqu'à l'entrée du bâtiment R3.
- l'engagement en chaîne de préparation des fonds, avec dégraissage et phosphatation à la lance, suivi de l'application des apprêts.
- l'application d'insonorisant de couleur noire, sous la caisse.
- la mise en chaîne de laques aux bâtiments R1 et R2.
- la peinture des accessoires sur une chaîne annexe.
- l'habillage intérieur des "Floride" sur un carrousel ; la voiture y reçoit ses vitres, son câblage électrique.

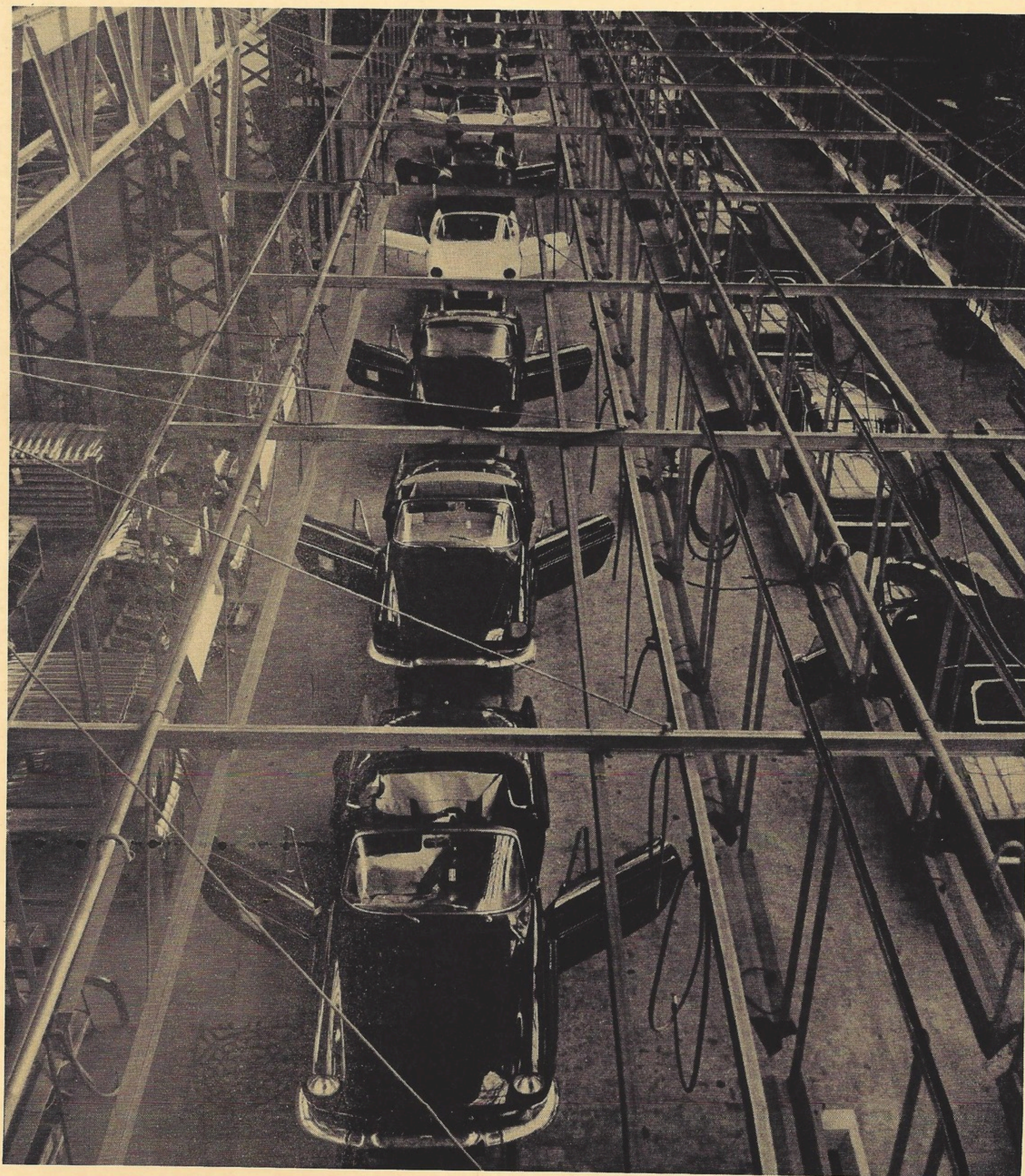
A noter que ce carrousel est toujours en service actuellement pour les véhicules Renault.



Cabine d'application d'insonorisant

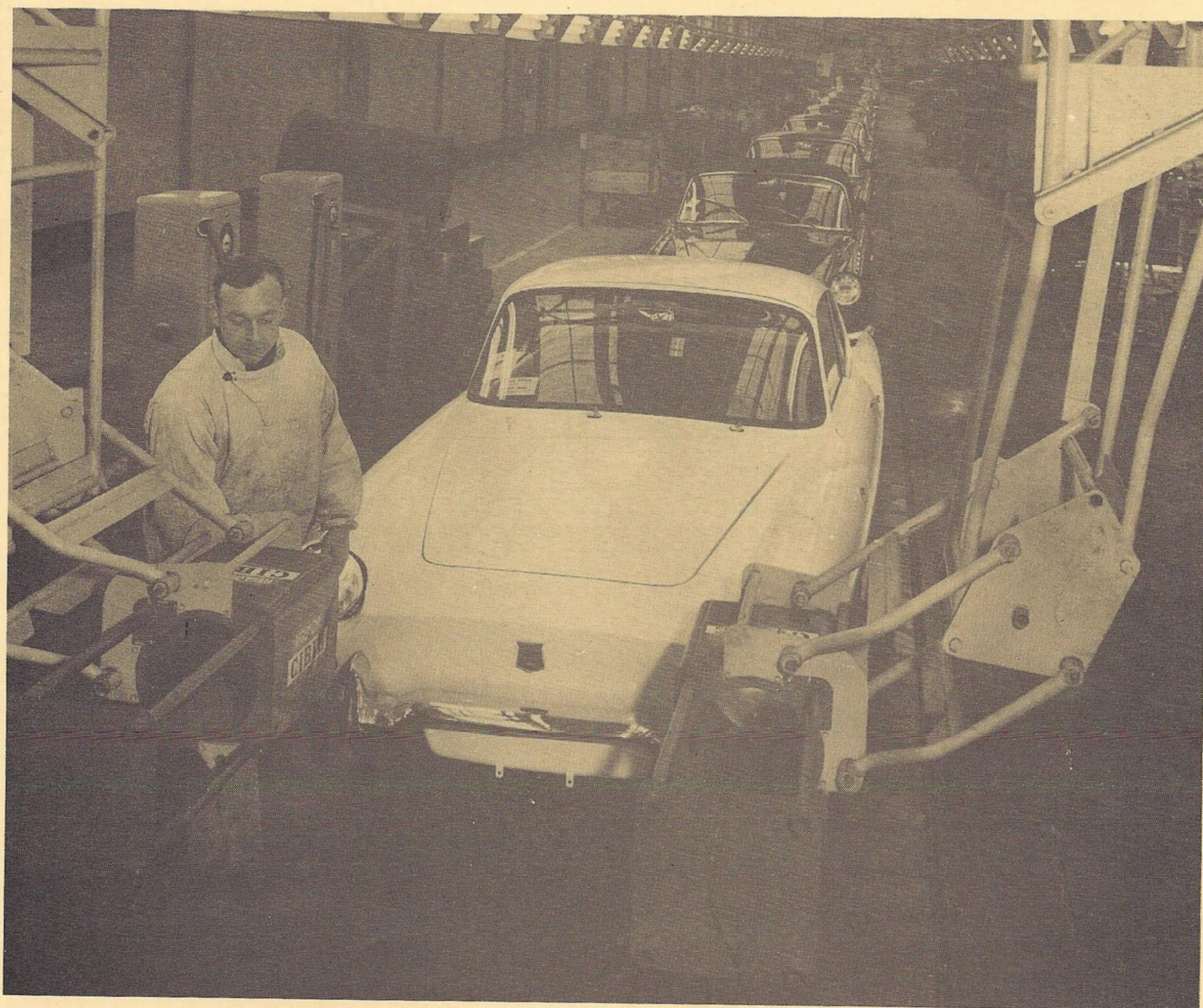


Chaîne de peinture des accessoires



Chaîne carrousel (habillage intérieur des "Florida")

- l'accrochage à un convoyeur aérien pour que soient effectuées les opérations sous la carrosserie. Sur la photo, on peut voir ce convoyeur, en cours d'essais avec une "Dauphine".
- la descente sur une chaîne à simple tablier pour y rencontrer le moteur préparé sur une chaîne annexe.
- la pose sur une chaîne à double tablier pour passer au-dessus d'une fosse où il sera procédé au blocage des organes mécaniques.



- le départ de la "Floride", en essais sur route à l'extérieur de l'usine.
- le retour, après essais, aux bâtiments N et Q, pour subir différents contrôles ; et, enfin, les retouches finales et le passage en chaîne de livraison.

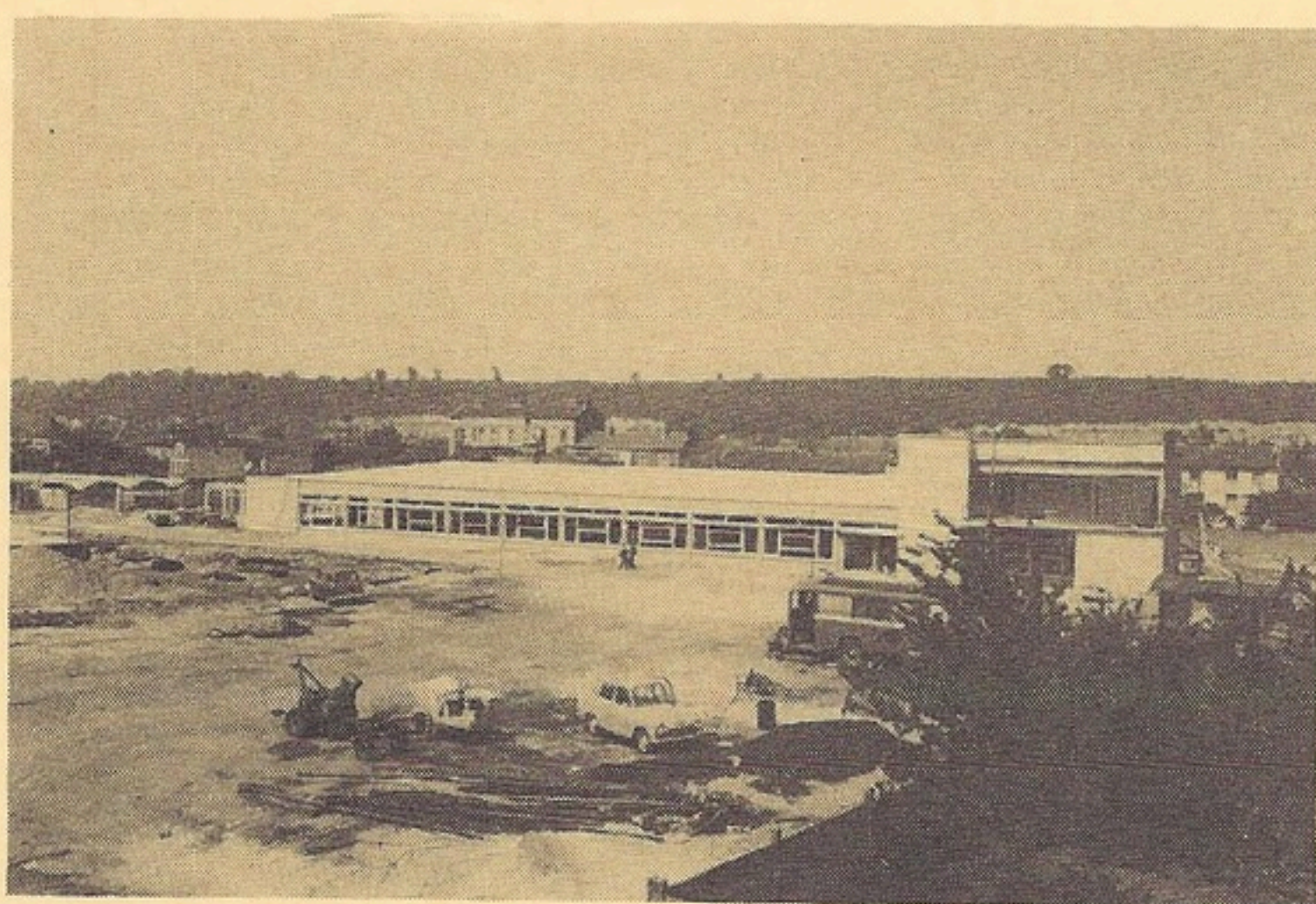
Monsieur Xavier MALLET
 Directeur de l'Usine de Creil
 en 1960, 1961 et début 1962.



Après un apport important de remblai, un parking léger est créé.

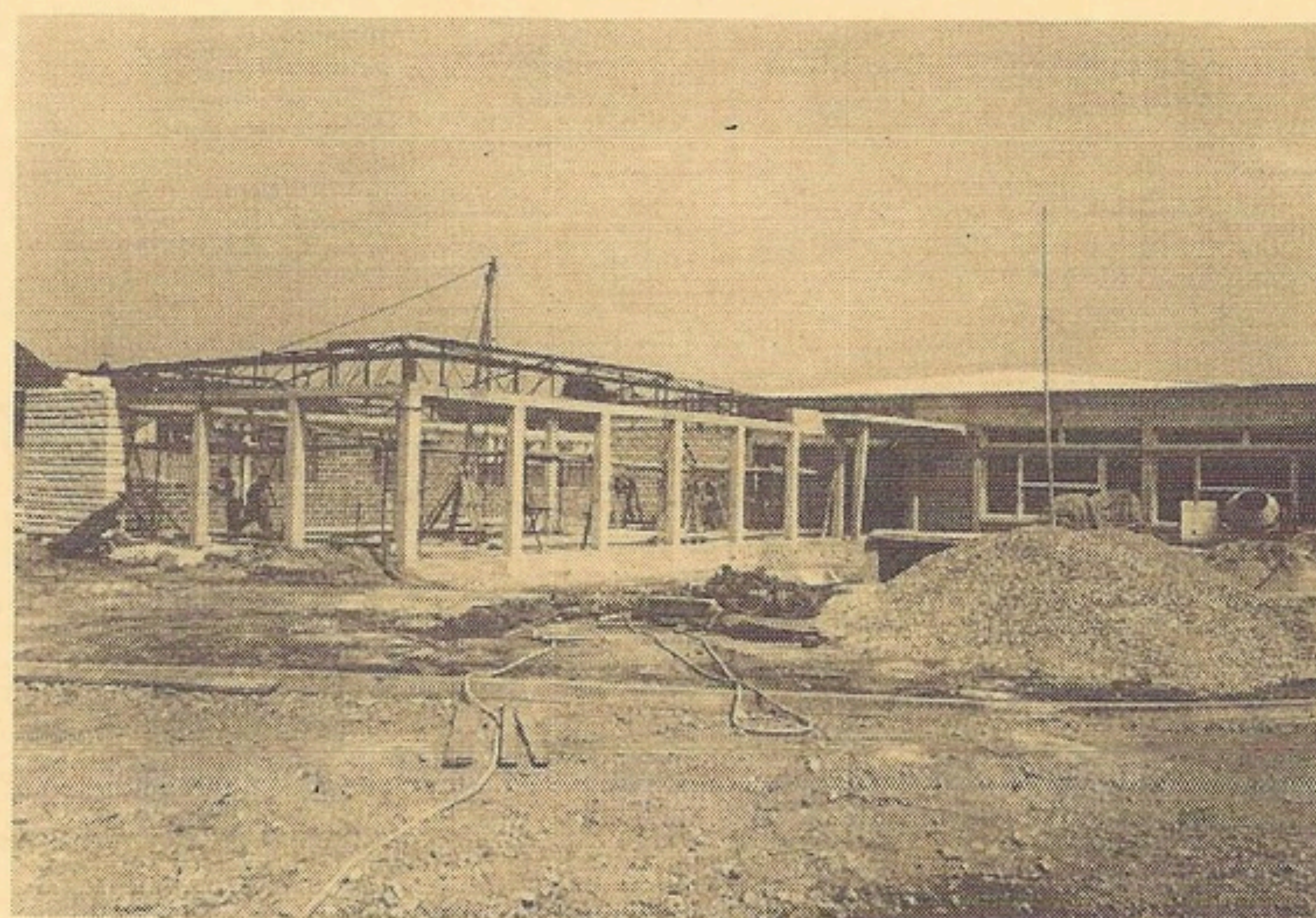
Simultanément, une piste d'essai est réalisée à l'emplacement actuel des bâtiments Roe, L2 et L3. Mise en service en septembre 1960, elle sera utilisée jusqu'en 1971.

CRÉATION D'UN CENTRE SOCIAL



Par ailleurs, en octobre 1960 sont ouvertes une salle de restaurant spacieuse et des cuisines très bien aménagées. Ce nouvel ensemble représente une surface de 1 573 m².

Aussitôt après dans un bâtiment contigu, une infirmerie très moderne est ouverte. On peut la voir ci-contre en cours de construction.



NAISSANCE D'UN BUREAU D'ÉTUDES AUTOMOBILE

Après avoir connu une montée à 240 par jour en 1960, la "Floride" connaît une baisse très forte l'année suivante. Des modifications sont alors envisagées sur ce modèle ; la "Floride" prendra le nom de "Caravelle".

Concernant la carrosserie, les emboutis vont être modifiés, ce qui va permettre de réduire le nombre de raccords effectués à l'étain. Ceci va contribuer à améliorer les conditions de travail, puisque seules les jonctions de bavolets demeurent étamées, éliminant ainsi, les principales causes de saturnisme.

C'est la Société CHAUSSON qui se charge de ces modifications.

Pour les autres études, et le garnissage en particulier, celles-ci sont confiées à BRISSONNEAU. C'est ainsi que naît à Creil, au bâtiment V, un petit Bureau d'Etudes Automobile employant quelques techniciens la première année.

Puis en raison des résultats obtenus sur véhicules Renault, des propositions sont faites à d'autres constructeurs français et étrangers.

Plusieurs constructeurs allemands nous confient des études nécessitant l'emploi d'un personnel plus important et plus qualifié. L'effectif augmente pour atteindre 17 personnes dont deux stylistes à partir de 1967. Les études les plus importantes ont été faites pour le véhicule OPEL G.T., mis en fabrication dès 1968.



DE NOUVELLES FABRICATIONS

Pour pallier la baisse de programme survenue en 1961, la Régie Renault nous apporte en complément de fabrication : la reprise de "Floride" endommagées sur le port de Newark aux U.S.A., ainsi que de "Dauphine" ayant séjourné dans de mauvaises conditions sur le port anglais de Southampton. Une quantité importante d' "Estafette" est également reprise dans le bâtiment R4 aménagé pour la circonstance.

A ces reprises de véhicules vient s'ajouter le montage de "Dauphine" pour lesquelles nous assurons toute la fabrication en partant de la tôlerie.

En 1963, l'usine Renault de Flins qui manque de surface, nous transfère la fabrication des Fourgonnettes 4L. Puis, simultanément, nous lançons les limousines "Parisienne", qui sont caractérisées par la pose de décalcomanies diverses sur les portes et les ailes. Notre production se trouve alors portée à 280 par jour.

Compte tenu du programme de fabrication qui devient important, et en raison de l'exigence de notre client, il faut envisager la modernisation de la chaîne de préparation des fonds. La rue pare-feu, située entre les bâtiments R3 et R4, est couverte et prendra la désignation de R31. A l'intérieur, est implantée une installation de trempé aux solvants qui va augmenter la résistance à la corrosion des carrosseries peintes à Creil. Cette installation est mise en service début septembre 1964.



Une visite à Creil en 1963 :

De droite à gauche :

Monsieur Robert GUILLEMARD, Directeur Général de la Société Brissonneau et Lotz :

Monsieur Pierre SERVY, Directeur de l'Usine de Creil :

et, en quatrième position : Monsieur Georges BOUILLOT, Directeur de la Production.

Parallèlement à ce programme de modernisation, Brissonneau prospecte pour obtenir des contrats avec d'autres constructeurs. Et dès 1965, **une diversification des fabrications est envisagée**. L'année suivante, la société MATRA donne son accord pour nous confier la peinture et le montage du modèle 530.

A l'atelier de peinture, nous allons nous trouver, avec ce modèle, en présence d'une nouvelle carrosserie en polyester armé qui va passer sur la même chaîne que les caisses en blanc qui sont en tôle. Cette diversification va nous obliger d'avoir des températures différentes dans les étuves entre les deux modèles.

Les bâtiments R5 et R6 sont construits en 1966, et aménagés pour assurer le garnissage et le montage de cette nouvelle voiture.



*Monsieur Yves BRISSONNEAU
Directeur de l'Usine de 1964 à 1966.*



Aménagements intérieurs des ateliers MATRA aux bâtiments R5 et R6.

SIGNATURE D'UN CONTRAT AVEC LA SOCIÉTÉ OPEL

Pendant que se prépare le démarrage de la fabrication MATRA, des négociations se poursuivent avec OPEL. En juin 1967, un contrat est signé pour fabriquer le modèle G.T. (voir ci-dessous fac-similé).

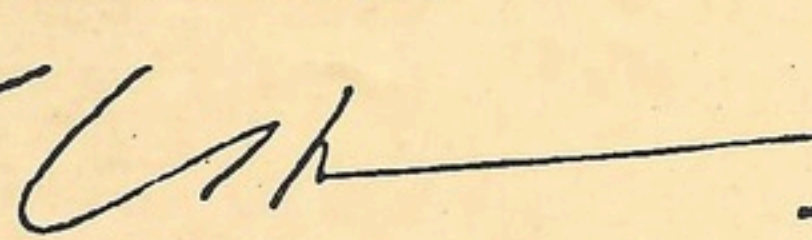
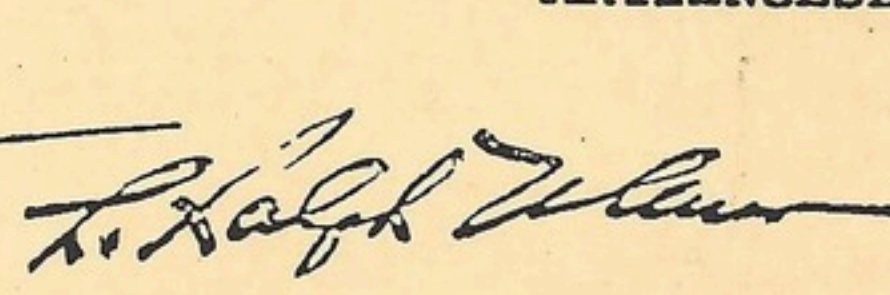
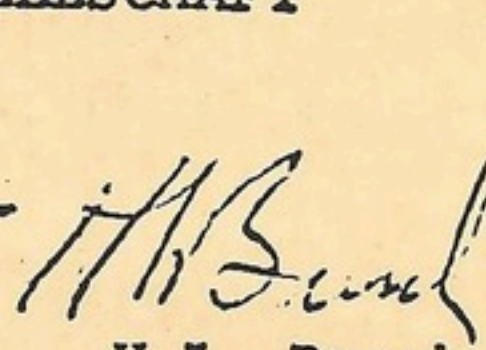
12 Validity

This agreement will enter into force on June 1, 1967 and will be implemented by purchase orders to be issued by the Opel Supply Department. B&L will countersign this letter, retain one copy and return to Opel the original.

Should provisions of this agreement be or become legally ineffective, then the validity of the other provisions shall thereby not be affected. In lieu of the ineffective provisions, a suitable amendment shall apply which comes as close as legally possible to the express or implied intention of the parties.

Etablissements
BRISSONNEAU ET LOTZ S.A.

A D A M O P E L
AKTIENGESELLSCHAFT

R. Guillemard

Y. Brissonneau

L. Ralph Mason

H.L. Busch

Traduction du Fac-similé

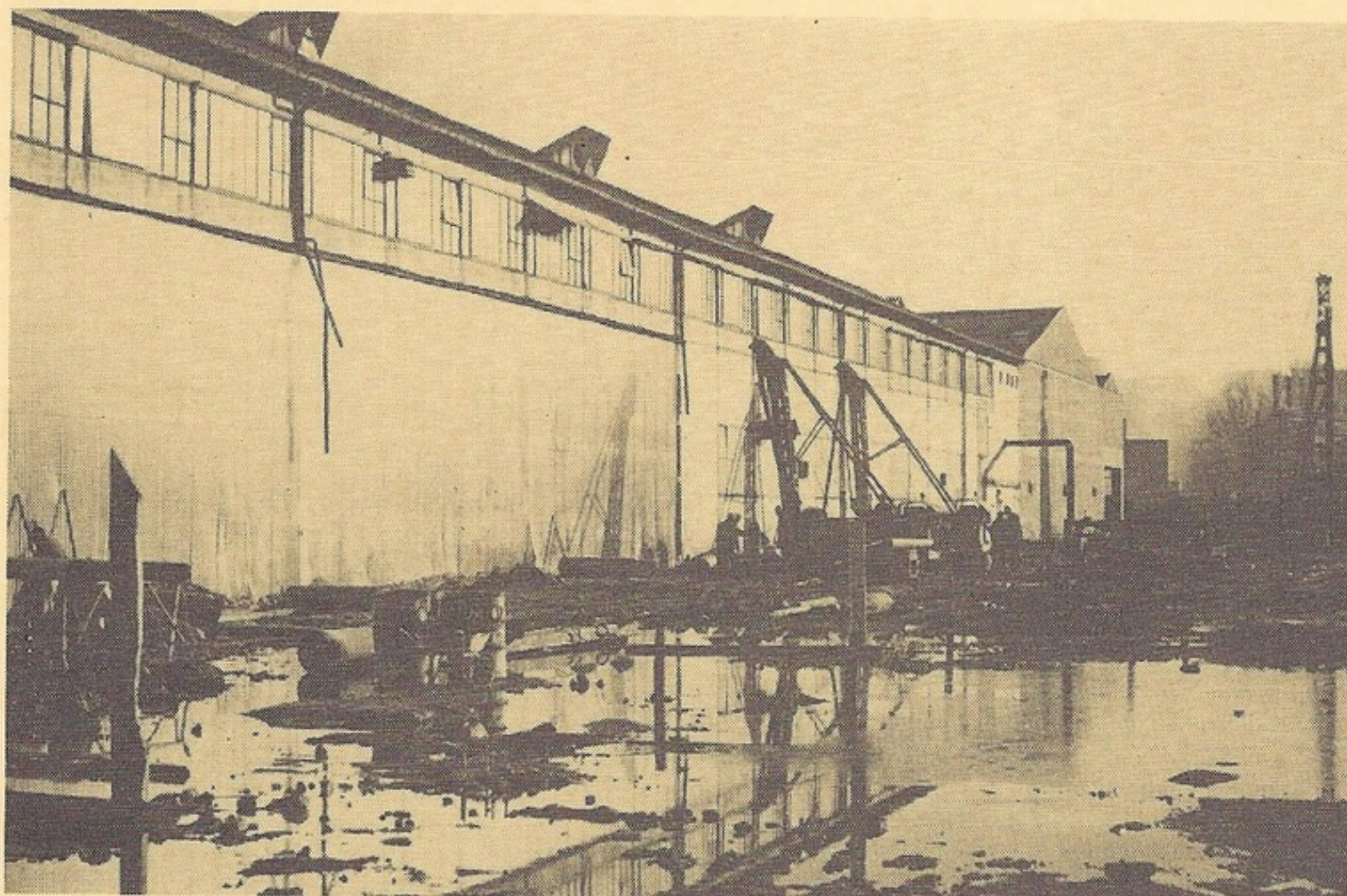
12 - Validité :

Cet accord entrera en vigueur le 1er juin 1967 et sera confirmé par des commandes, émises par le Service des Achats d'OPEL. La Société Brissonneau et Lotz contresignera cette lettre, en gardera une copie et retournera l'original à OPEL

Si des termes de cet accord devenaient légalement caducs, la validité des autres clauses ne serait pas remise en question. En remplacement de ces termes caducs, un rectificatif conforme aux intérêts explicites et implicites des deux parties serait apporté.

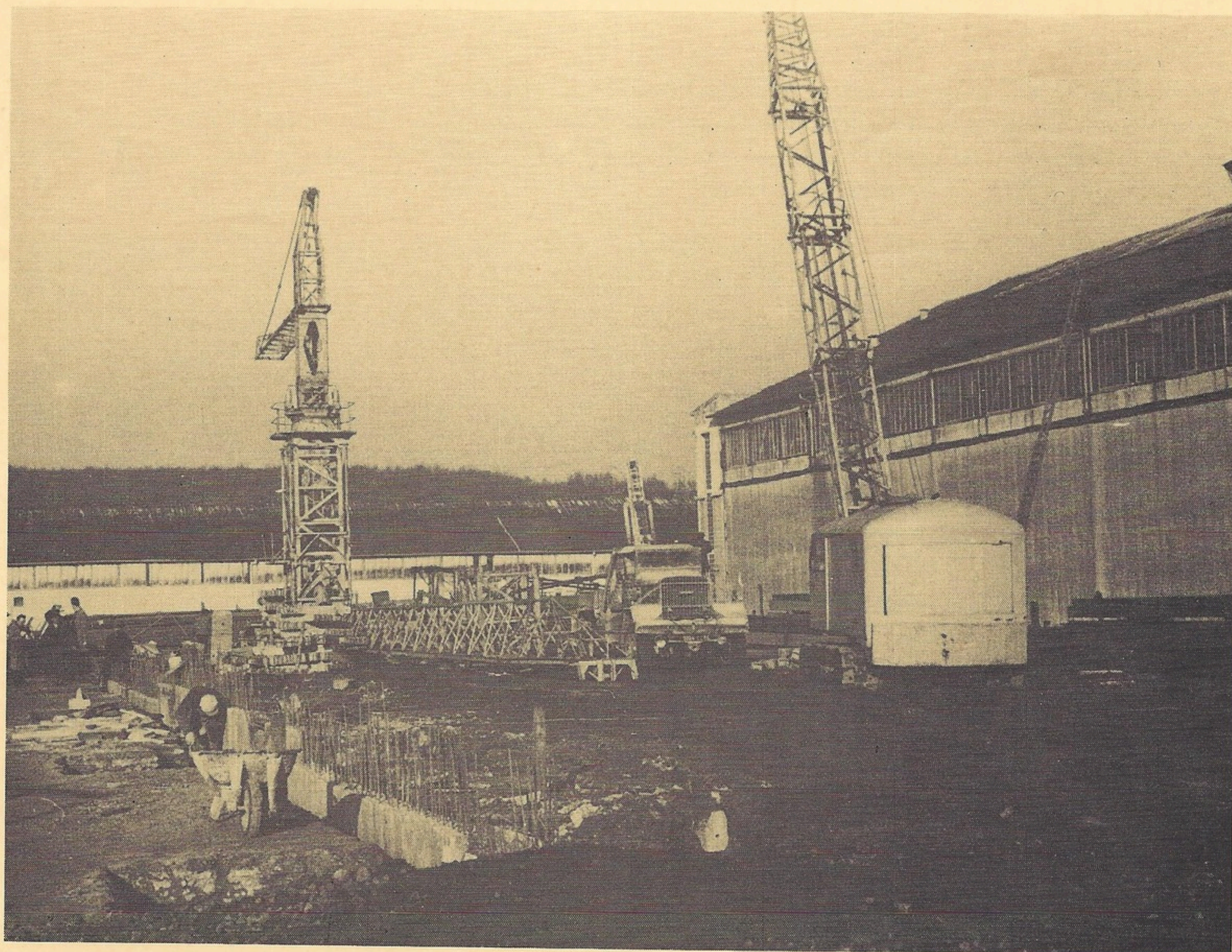
Etablissements BRISSONNEAU et LOTZ

ADAM OPEL Société Anonyme

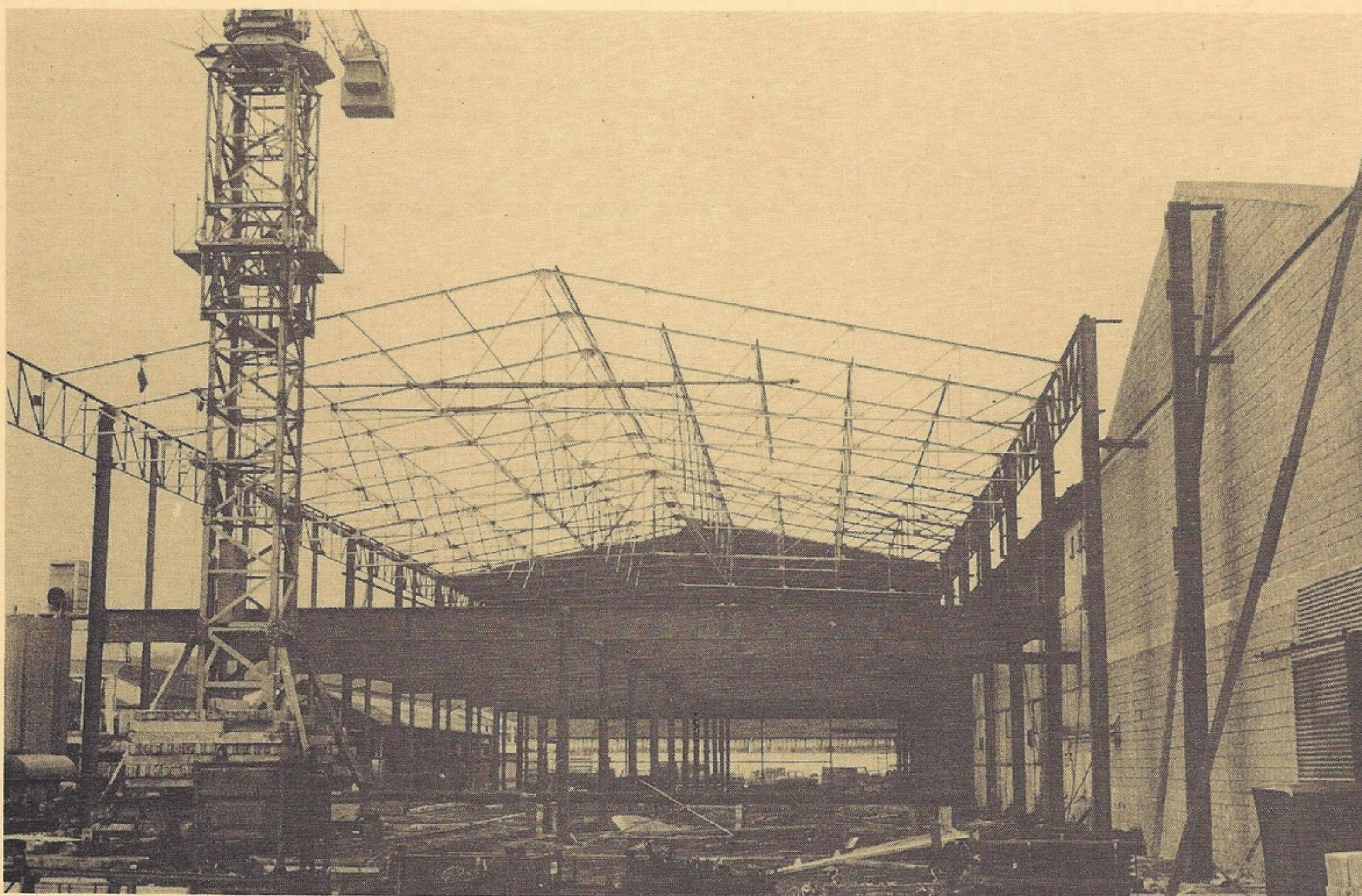


Pour assurer cette nouvelle fabrication, le bâtiment RO est construit à partir de juin 1967.

Celui-ci comportera deux niveaux, avec garnissage au rez-de-chaussée et confection-sellerie à l'étage.

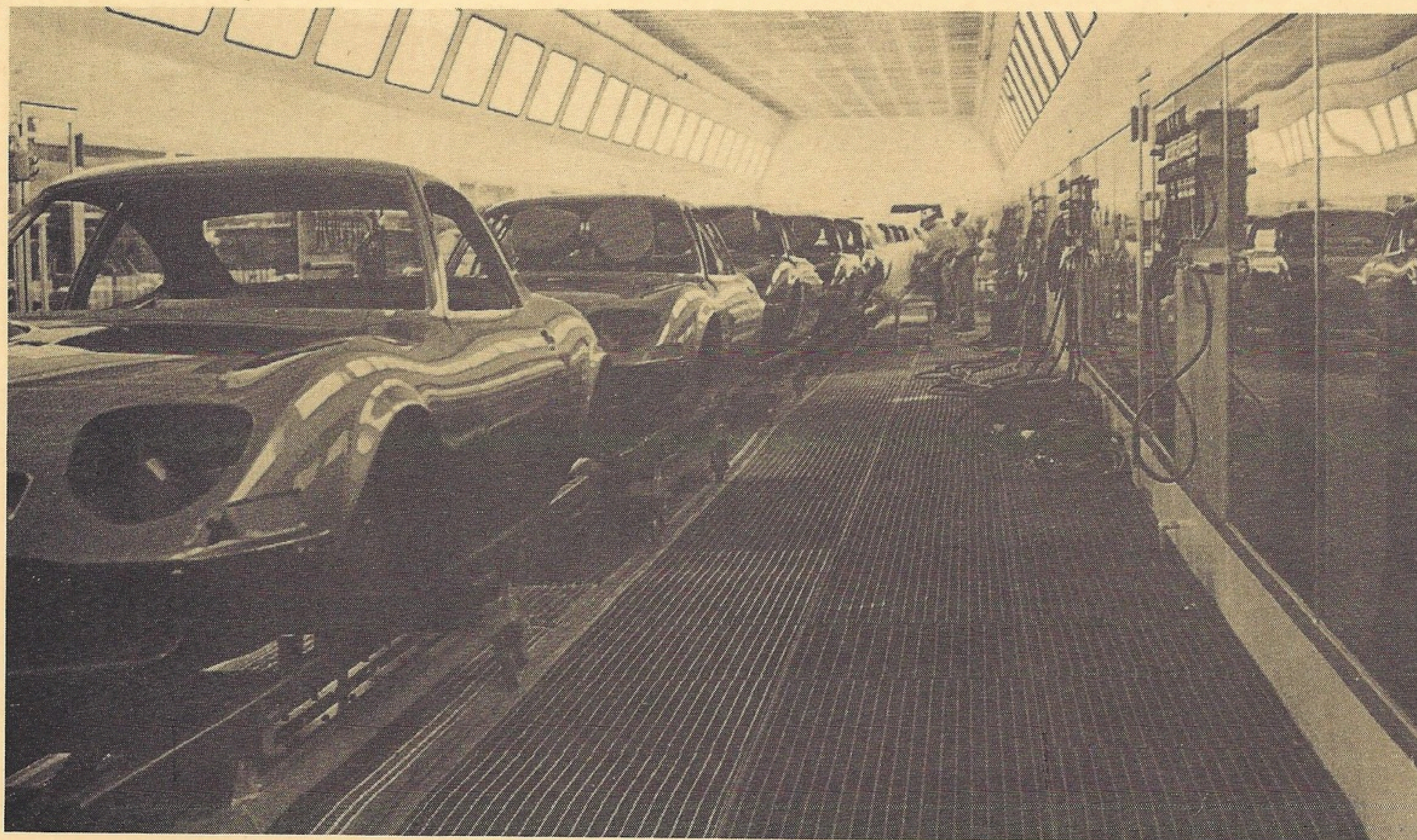


Différents stades des fondations du Bâtiment RO.



Montage de la charpente du Bâtiment R0.

Les "OPEL G.T." allaient sortir de nos chaînes de 1968 à 1973, les caisses en blanc étant assemblées à Gennevilliers. Concernant la préparation des fonds, un tunnel de traitement de surface est mis en service dès juillet 1968, dans le bâtiment R31. Cette installation a pour but d'améliorer à la fois la qualité et les conditions de travail.



Des "OPEL G.T." dans la cabine des laques.

L'application des laques s'effectuera dans les installations du rez-de-chaussée, aux bâtiments R1 et R2. Puis, en 1972, des "OPEL" passeront dans la nouvelle chaîne du bâtiment L4.

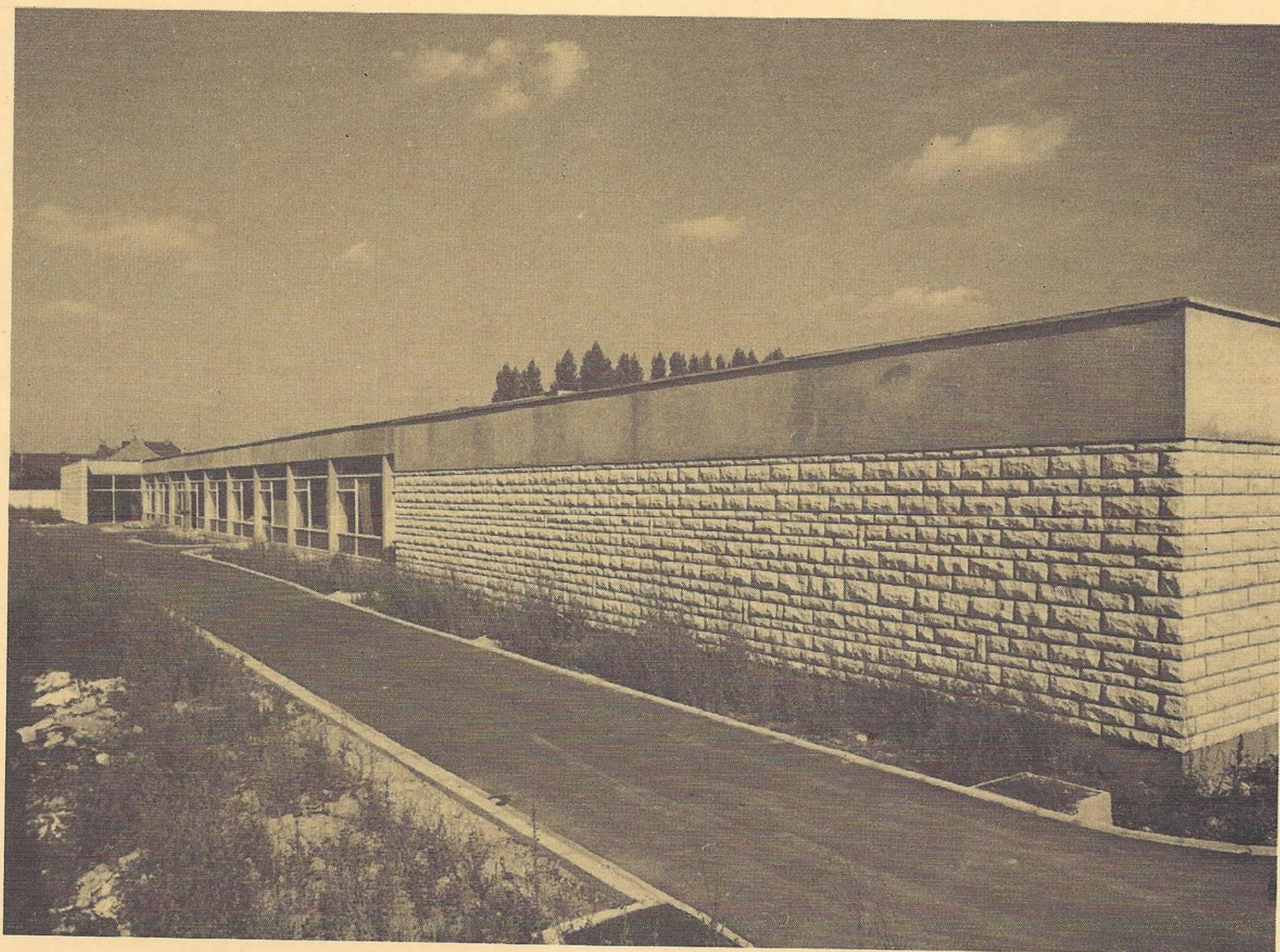
*Monsieur Jean THIEBAULT
Directeur de l'Usine
de 1966 à 1973.*



LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT

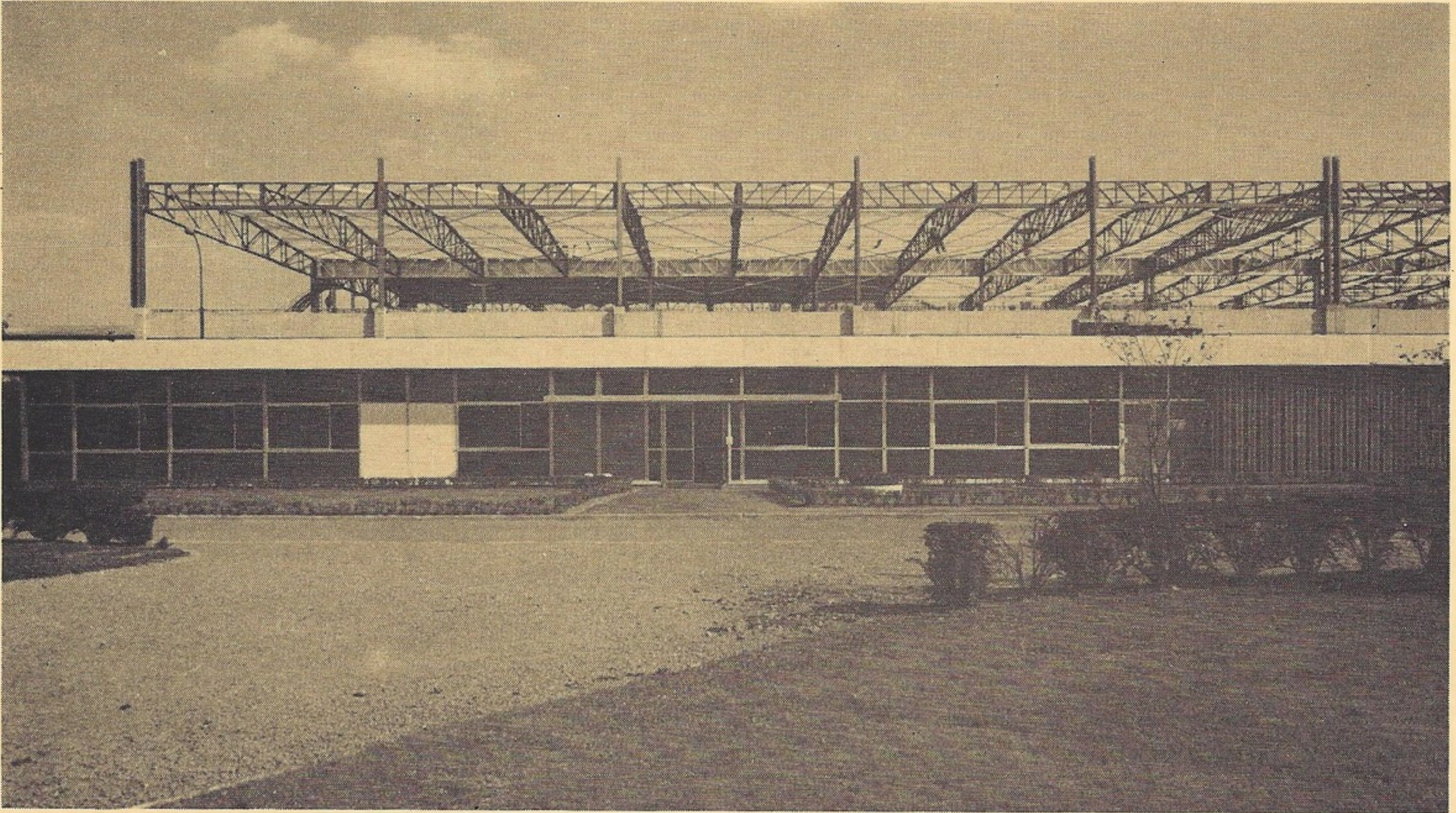
La fabrication "Opel" a marqué le début d'un plan de développement où nous avons assisté à une modernisation importante des installations. Aussi, grâce aux efforts fournis par le personnel de l'entreprise pendant plusieurs années, l'usine de Creil a acquis une bonne renommée, tant sur le plan de la qualité, que sur le respect des programmes de fabrication qui ont été réalisés. Ces résultats, remarqués par les Directions Générales de la Régie Renault et de Peugeot, ont incité ces constructeurs à nous confier la fabrication de nouveaux véhicules.

D'où le plan de développement dont les premiers travaux débutèrent en 1970.

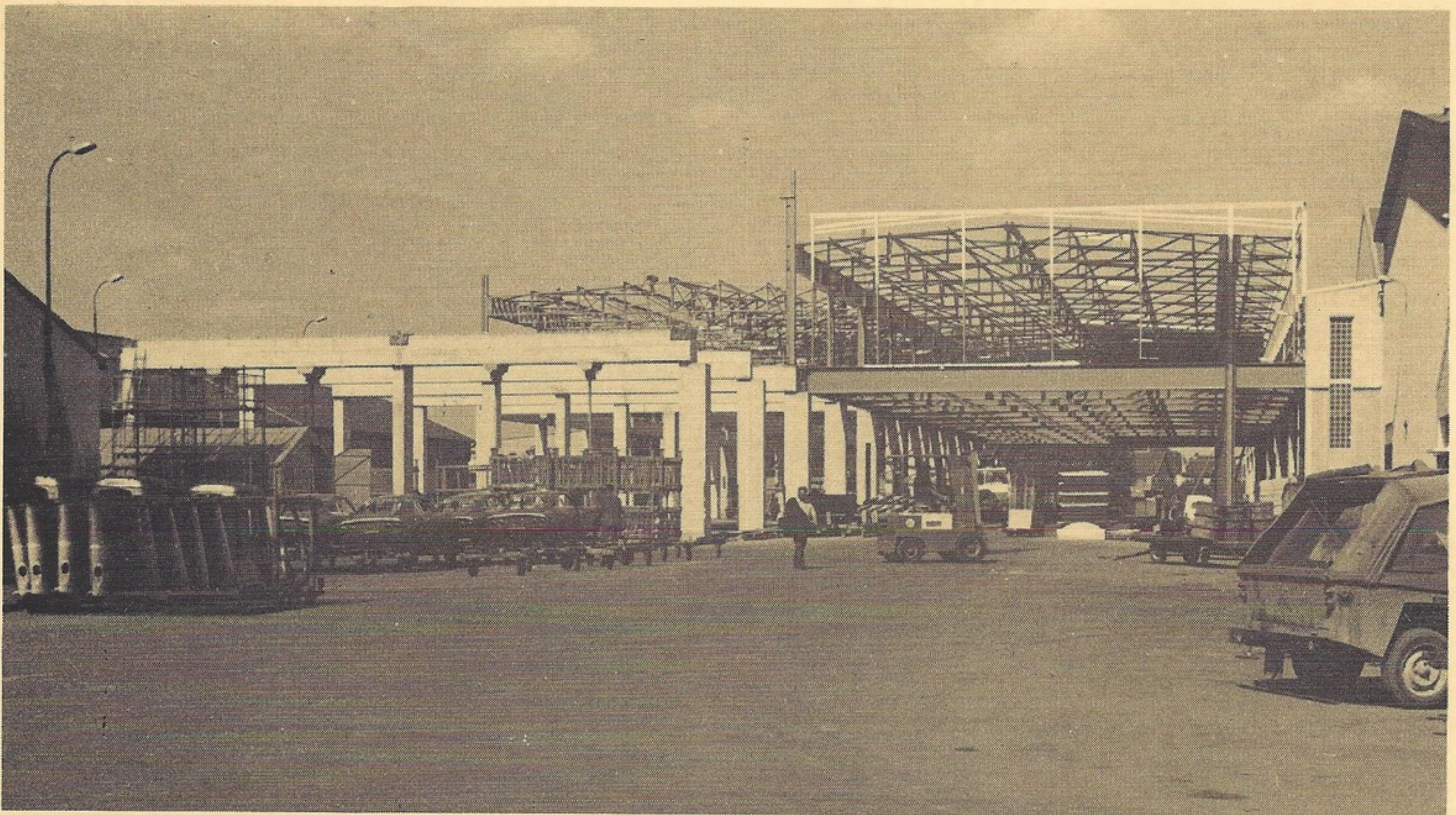


L'extension du Centre Social, dont les travaux commencèrent en 1970.

Parallèlement, le Service Informatique devient opérationnel. Le bâtiment qui l'abrite encore aujourd'hui est construit depuis 1968. Puis en 1971, le premier ordinateur IBM 370/25 est installé.



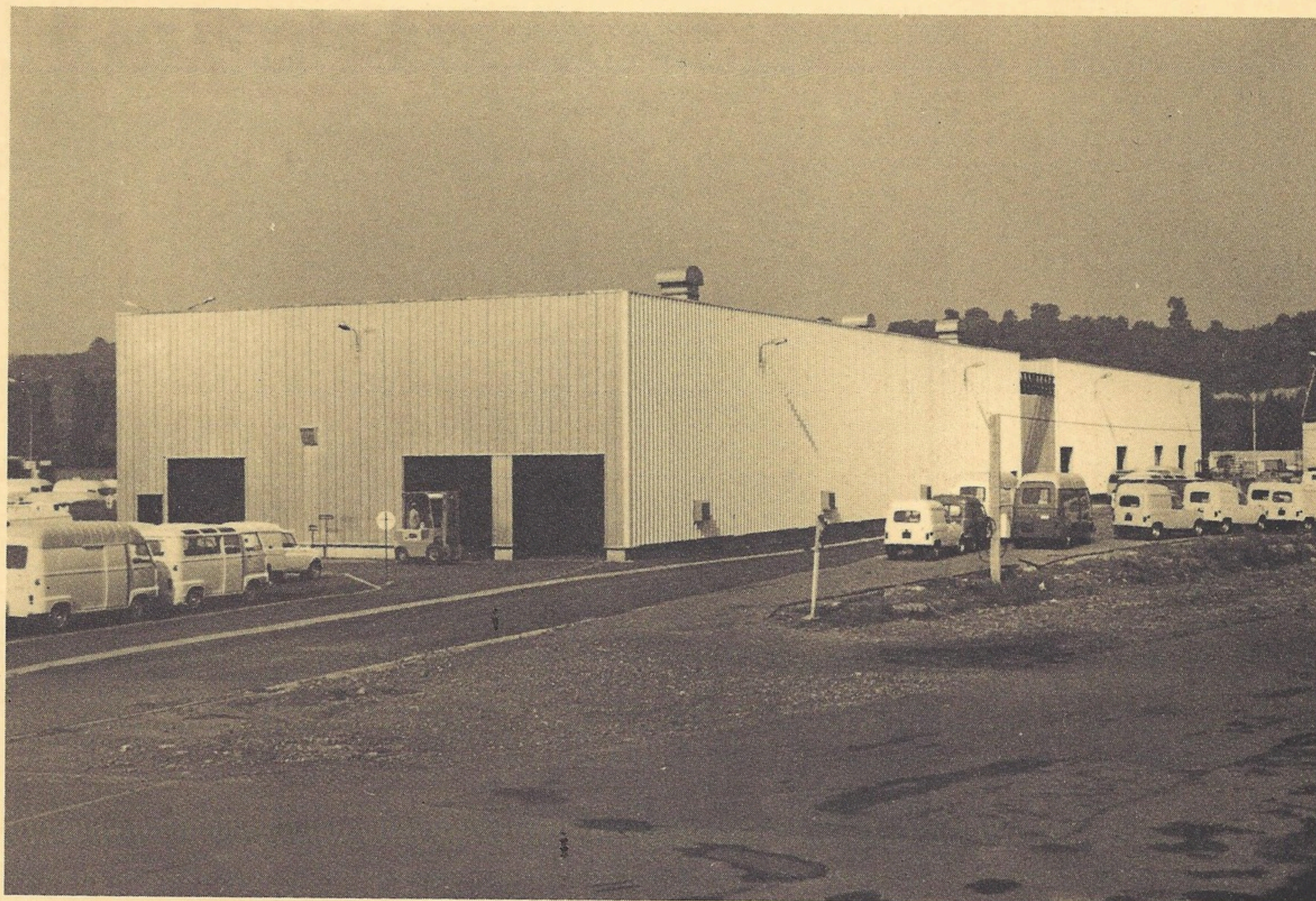
Au premier plan, le bâtiment qui abrite l'Informatique. A l'arrière, le bâtiment P.



Les bâtiments J, J1, P et P1 en cours de construction en 1971.

Le plan de développement a pour but de porter la production de l'usine à 640 véhicules par jour, tout en améliorant les équipements sociaux. Après l'agrandissement du Centre Social, nous voyons l'usine se métamorphoser. Successivement sont réalisés :

- les bâtiments **J** et **J1** sur deux niveaux, ainsi que les bâtiments **P** et **P1**. Cet ensemble sera utilisé pour le déchargement et les retouches des caisses en blanc venant de Gennevilliers ;
- le bâtiment **Z** qui sera aménagé pour recevoir : l'atelier d'entretien, le local de charge des engins électriques et le garage des chariots élévateurs de manutention ;
- le bâtiment **Z1** qui abritera les peintures et les produits chimiques ;
- le bâtiment **Z2** pour les retouches des voitures après essais sur piste.



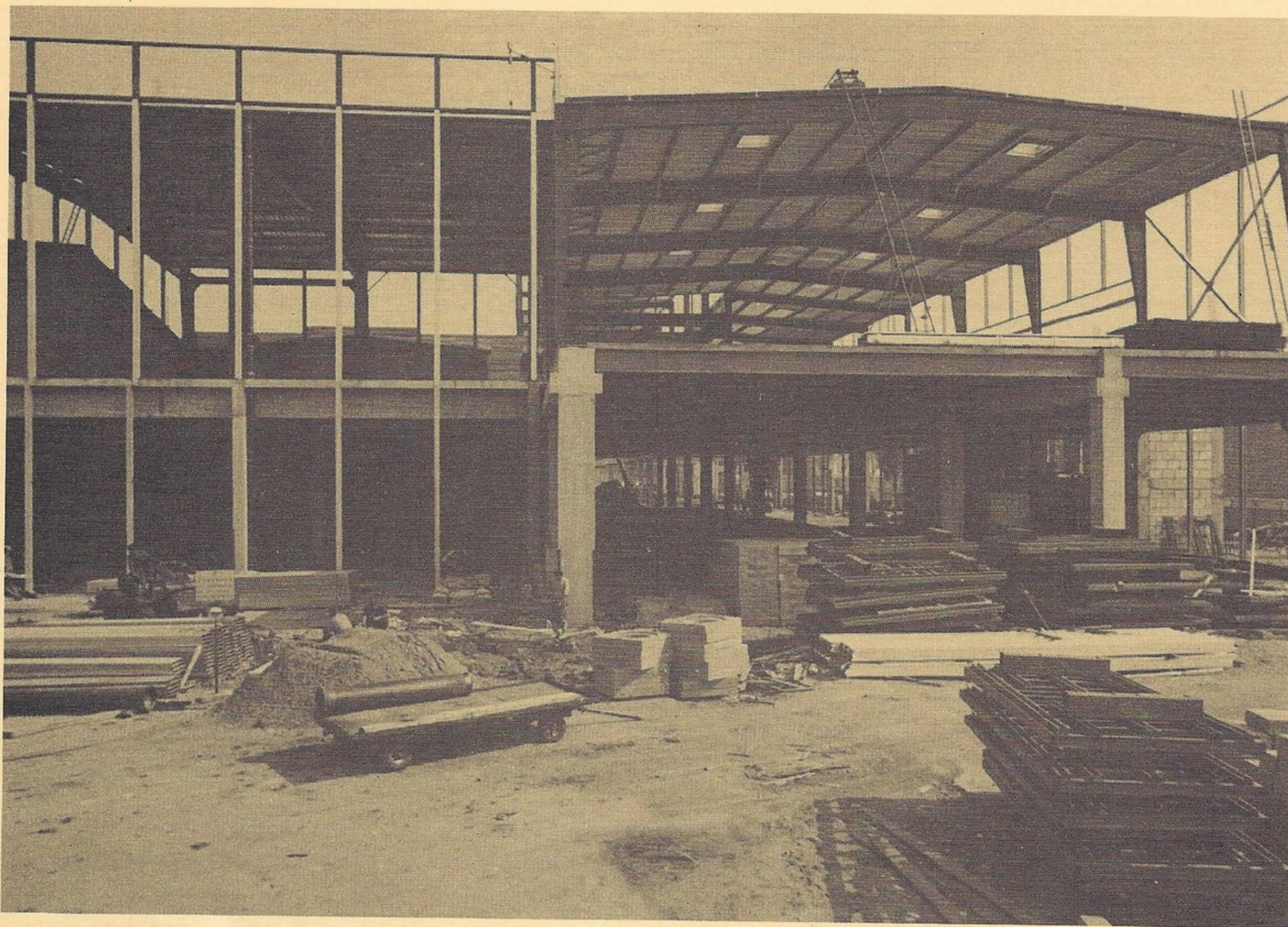
Nota : Ultérieurement, la jonction a été faite entre les bâtiments **Z** et **Z2** pour donner le bâtiment **Z** actuel.

- un **magasin de pneus** est construit et aménagé au bâtiment **R10**, sur une surface de 1 100 m² ;
- la **construction du bâtiment L3**, où à l'étage seront implantés les carrousels de sièges, tandis que le rez-de-chaussée servira à l'extension des magasins.
- la **construction du bâtiment L4**, en prévision de la nouvelle chaîne des laques à l'étage, et d'un atelier de montage mécanique au rez-de-chaussée. Ces deux niveaux seront reliés au bâtiment **Ro** par l'intermédiaire d'une autre construction **appelée Roe**.

C'est à l'intérieur de ces bâtiments que furent implantées les chaînes Peugeot, mises en service dans le courant de l'année 1972.

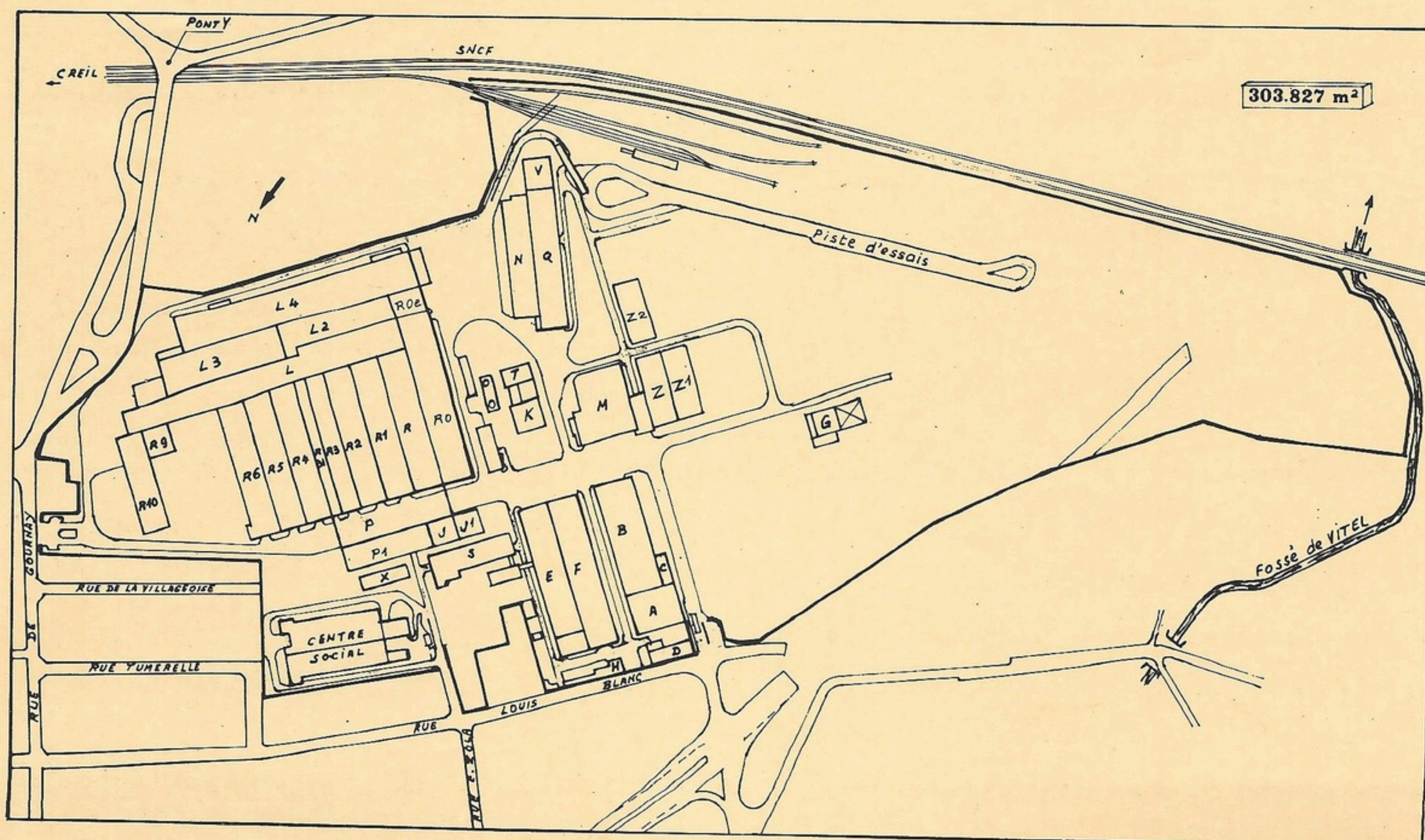
De plus, sont réalisés :

- un **agrandissement de l'infirmerie centrale** avec son réaménagement ;
- de **nouveaux bureaux**, au bâtiment **P1** ;
- une **surface de vestiaires de 200 m²**, au bâtiment **Z** ;
- la **construction du bâtiment K** qui va permettre l'agrandissement de la centrale d'air comprimé, ainsi que l'implantation du service "Incendie" avec un matériel plus important et plus moderne.



Les bâtiments Roe et L4, en cours de construction.

L'USINE EN JUILLET 1972



VERS UNE SCISSION-FUSION : Chausson - Brissonneau

En date du 30 janvier 1970, la Régie Renault et les Sociétés Peugeot et Alsthom avaient avisé officiellement la Société Brissonneau et Lotz qu'elles possédaient respectivement une partie du capital de cette dernière. A savoir :

- Renault : 20 %
- Peugeot : 20 %
- Alsthom : 10 %

Rattachement de l'Usine de Creil à la Société CHAUSSON

Sur l'ensemble de ses trois usines : Nantes, Creil et La Rochelle, la Société Brissonneau et Lotz a deux activités principales : le montage automobile et la fabrication de matériel ferroviaire.

Une opération de scission-fusion étant alors envisagée, une **Assemblée Générale Extraordinaire est convoquée les 10 et 11 juillet 1972** pour répartir le capital social de la Société Anonyme des Anciens Etablissements Brissonneau et Lotz, avec effet rétroactif du 1er janvier 1972. Cette répartition sera la suivante :

- Groupe Peugeot : 22,3 %
- Groupe Renault : 22,3 %
- Groupe C.G.E. - Alsthom : ... 12,8 %
- Autres actionnaires : 42,6 %

A la suite de cette scission-fusion, l'Usine Brissonneau de La Rochelle sera apportée à Alsthom ; celle de Creil sera apportée à Chausson.

Les autres éléments du patrimoine de Brissonneau et Lotz resteront en commun entre Renault et Peugeot.

*Monsieur Jacques FERON
Président Directeur Général de la
Société CHAUSSON, lors de la
scission-fusion.*



ET L'EXTENSION CONTINUE ...

Après avoir acheté un terrain d'environ 7 hectares à la Société USINOR, nous réalisons, après assainissement, un parc pouvant recevoir 3 800 voitures. Cela va nous permettre de stocker nos véhicules terminés et de réserver 1 000 places à notre personnel, qui jusqu'alors avait trouvé beaucoup de difficultés pour se garer, durant les heures de travail. Pour accéder à ce parking, situé au-delà de la Voie Industrielle, nous créons un passage souterrain pour assurer la sécurité de notre personnel.

En 1972, c'est le début des fabrications PEUGEOT à Creil, avec l'aménagement de nouveaux ateliers. Les installations de peinture du bâtiment L4 sont mises en service.

Elles comprennent :

- une zone de préparation et de ponçage ;
- un tunnel vitré comprenant un sas de 30 mètres, dans lequel on effectue les préparations avant application des laques ;
- une cabine vitrée de 56 mètres de longueur, d'une part, avec application manuelle des laques, d'autre part avec des machines à peindre ;
- une étuve de cuisson ;
- une cabine de contrôle ;
- une cabine de retouches.

Dans le domaine des conditions de travail, la situation se trouve améliorée par rapport aux installations précédentes, grâce à une meilleure ventilation, dans un atelier plus spacieux.

Au rez-de-chaussée de ce même bâtiment, des convoyeurs sont installés pour assurer le montage mécanique des véhicules PEUGEOT (Coupés et Cabriolets "304").

Partout la manutention a été améliorée avec la mise en service de nombreuses tables à rouleaux automatiques, d'ascenseurs, de tables élévatrices, de transbordeurs, etc. De nouveaux convoyeurs aériens sont installés ; notamment, pour le transport des roues montées et des sièges.

Et, pour ordonnancer la fabrication, un réseau de téléscrip-teurs est mis en service.

A noter également que la circulation à l'intérieur de l'usine a été améliorée, grâce à la création de la porte E, qui donne un accès direct sur la Voie Industrielle.

L'année 1973 voit la construction de nouveaux bâtiments :

- **les R7 et R8 où le rez-de-chaussée est aménagé** en zone de déchargement, côté rue. Plus à l'intérieur sont installées des chaînes de préparation pour les organes mécaniques des différents véhicules.



Monsieur Olivier BOUGEARD

Directeur de l'Usine de 1973 à fin 1981.

- **les bâtiments Z, Z1 et Z2 seront agrandis et le Z3 sera construit** pour y aménager des ateliers et des magasins plus spacieux pour faire face à une production journalière pouvant atteindre 700 véhicules.

Courant 1973, c'est le lancement de la **Berline 104 Peugeot** à Creil, que nous allons assembler durant de nombreuses années en partant de caisses en blanc fournies par l'Usine Peugeot de Mulhouse. Livrées par wagons, elles sont déchargées sur un quai aménagé, et mises sur chariots dans un nouveau local qui s'appellera le bâtiment C.

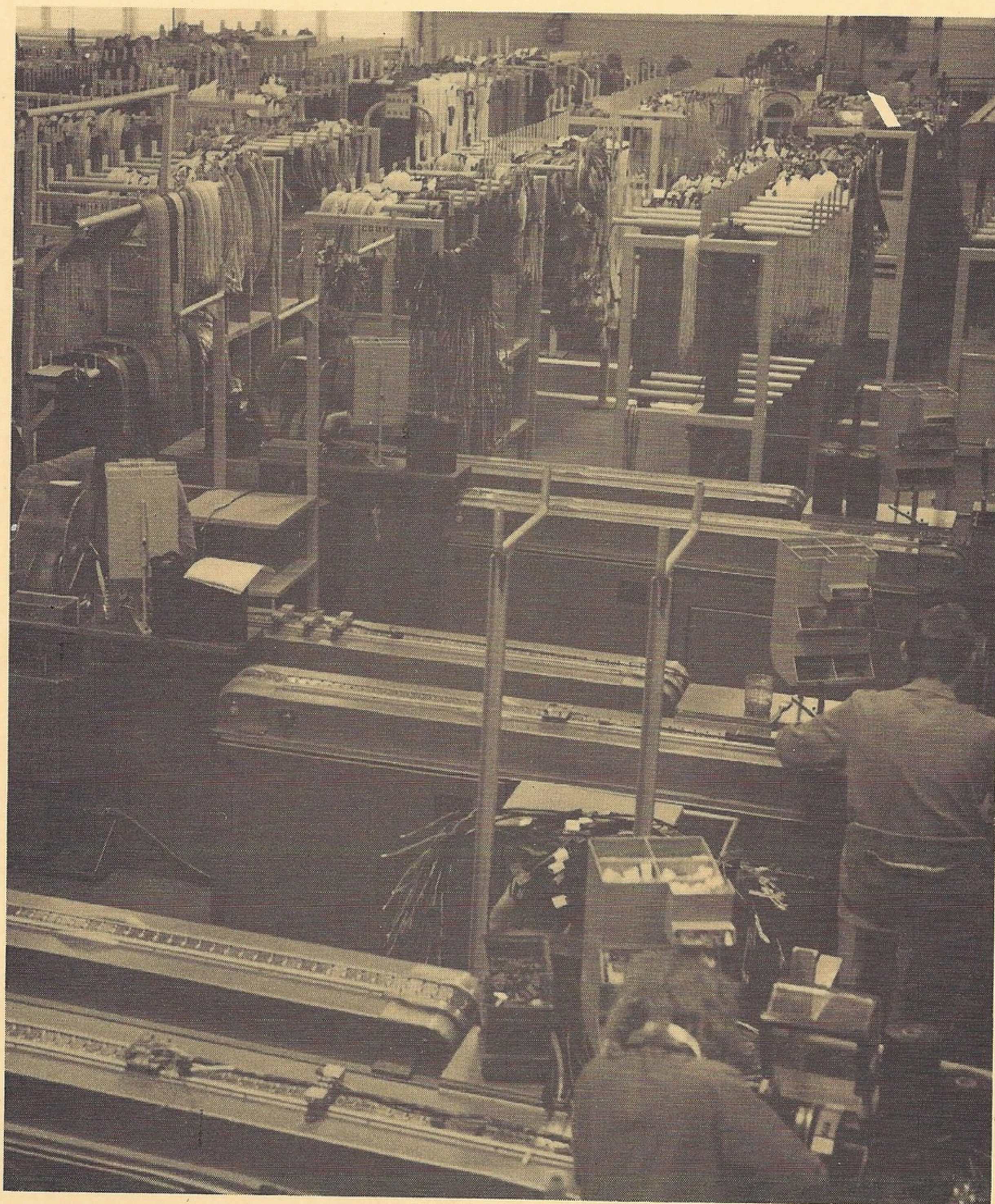
Depuis 1968, ce sont **33 000 m²** de bâtiments qui ont été construits, représentant une surface développée de 53 000 m².

La production annuelle de l'usine qui était de **63 000 en 1968** est passée à plus de **140 000 en 1974**.

Quant à l'effectif de l'usine, il atteint maintenant, près de 4 000 personnes.

L'augmentation toujours croissante des programmes va nous conduire à installer deux chaînes de garnissage supplémentaires à l'étage du bâtiment Ro. C'est ainsi que les ateliers de confection sellerie et de câblage vont se trouver transférés à l'étage des bâtiments R7 et R8.

Nous sommes en mesure, après ces modifications d'assurer une **nouvelle fabrication pour Peugeot : le T5/C5** (véhicule utilitaire étudié en partant du modèle 404). Il en sera fabriqué 5 000 en 1974, puis 35 000 en 1975. Et les années suivantes, 50 000 de ces véhicules sortiront de nos chaînes.



Vue sur l'atelier de câblage.

LES INCENDIES DE 1975 :

Malheureusement cette année-là, nous avons eu à déplorer plusieurs incendies successifs dans le courant de l'été. Le premier s'est déclaré dans le bâtiment R8 quelques jours avant la fermeture de l'usine pour congés annuels ; il détruisit tous les stocks qui s'y trouvaient : armatures de sièges, mousses, textiles, etc.

Dans un délai de 48 heures, ces stocks furent reconstitués et entreposés dans les bâtiments A et B pour permettre une reprise normale des fabrications à la rentrée.

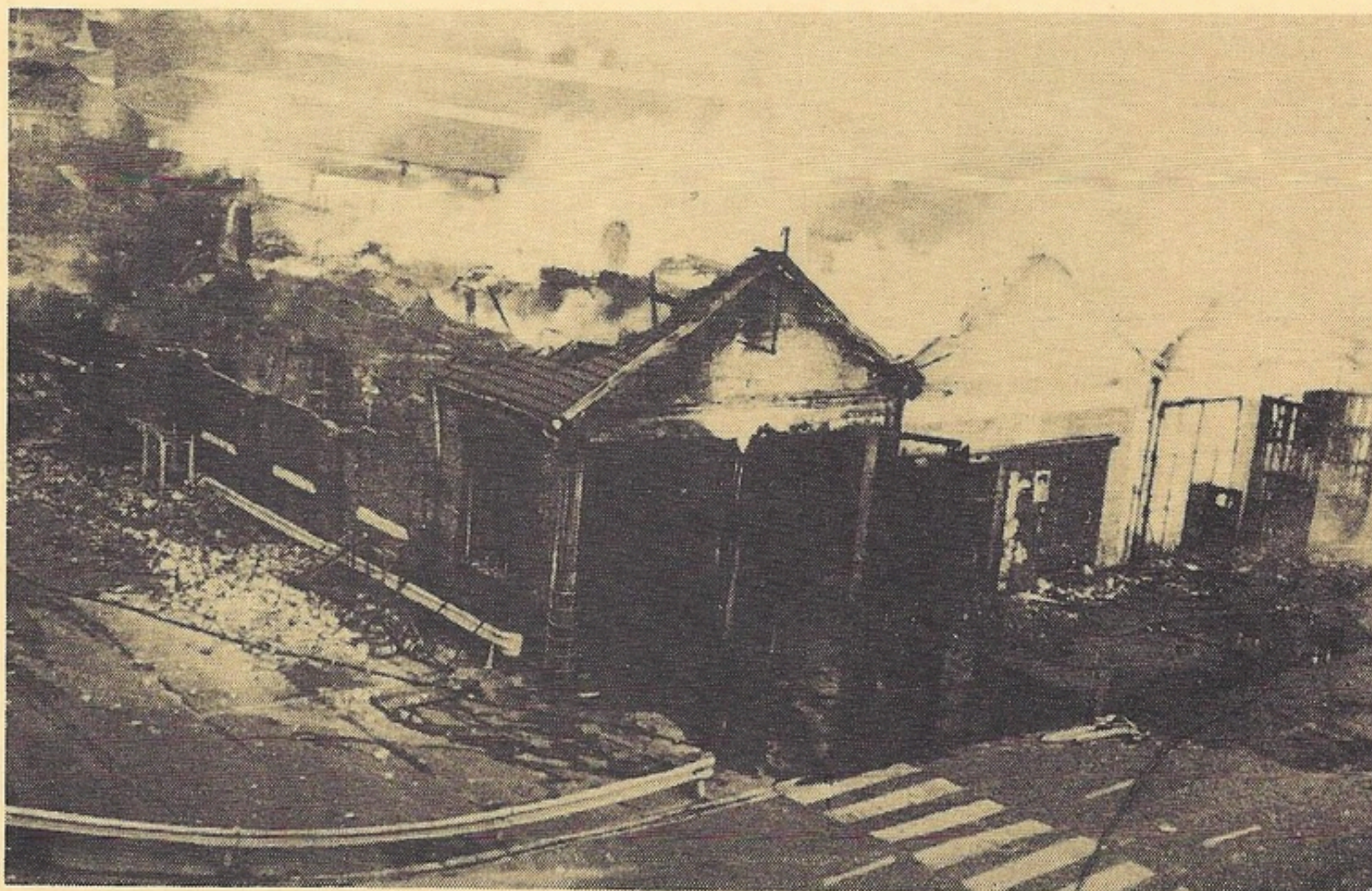
Ces stocks sont de nouveau la proie des flammes dans la nuit du 21 au 22 août, ainsi que les pièces qui s'y trouvaient habituellement. Une grande partie des bâtiments A et B sont détruits.

Le lundi 25 août, quelques-uns des Cadres en vacances, avertis du sinistre sont de retour à l'usine. De même, une partie du service de l'Ordonnancement est rappelée à Creil et constate que 3 000 types de pièces différentes sont manquantes pour assurer le redémarrage de l'usine devant avoir lieu quelques jours plus tard.

Fin août, le Service de l'Ordonnancement réalise une prouesse pour réapprovisionner l'usine, puisque la reprise du travail ne s'effectuera qu'avec une seule journée de retard. Et fin septembre, le nombre de véhicules est réalisé, conformément au programme !



Façade du bâtiment R8, après l'incendie.



Après le R8, le bâtiment B est la proie des flammes.

ÉVOLUTION DE L'INFORMATIQUE :

Après le premier ordinateur IBM 370/25 installé en 1971, nous mettons en service en 1974 un 370/125 d'une mémoire de 96 K octet.

— en 1978 sont installés 6 écrans et 2 imprimantes ;

— en 1979, c'est le changement complet des terminaux avec 22 écrans et 4 imprimantes. La même année est mis en service un nouveau système d'exploitation appelé V.M. (virtuelle machine) avec un réseau de "téléprocessing" entre l'usine de Creil et le site de Courbevoie.

— en 1980, l'ordinateur 370/125 est remplacé par un 370/148, en prévision d'un ordinateur 4341 mis en place à la fin de cette même année. Ceci pour faire face à l'utilisation grandissante des terminaux.

En effet, de 6 en 1978, nous passons à 60 en 1981.

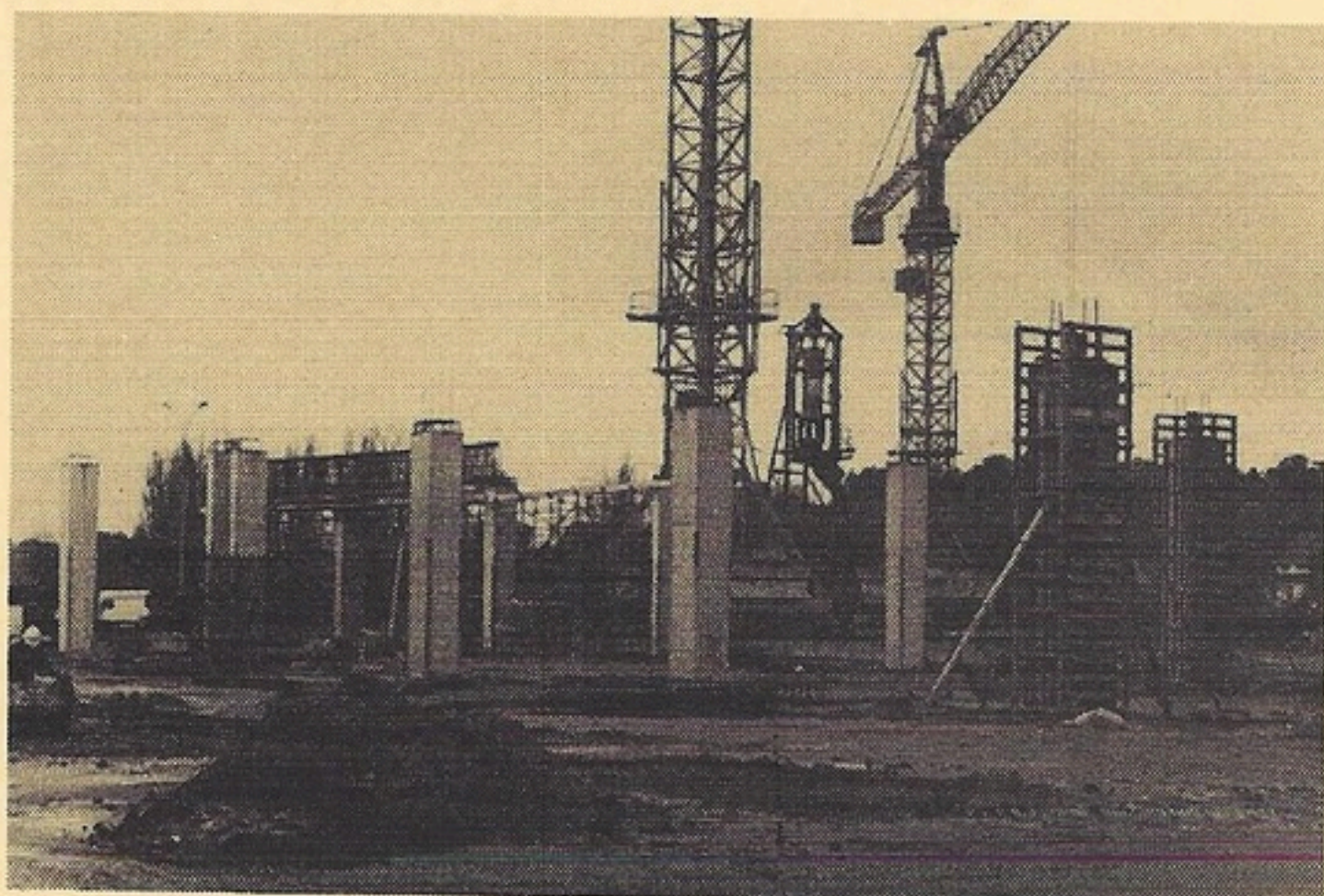


Vue de la Salle Ordinateur avec au premier plan le nouvel ordinateur 4341.

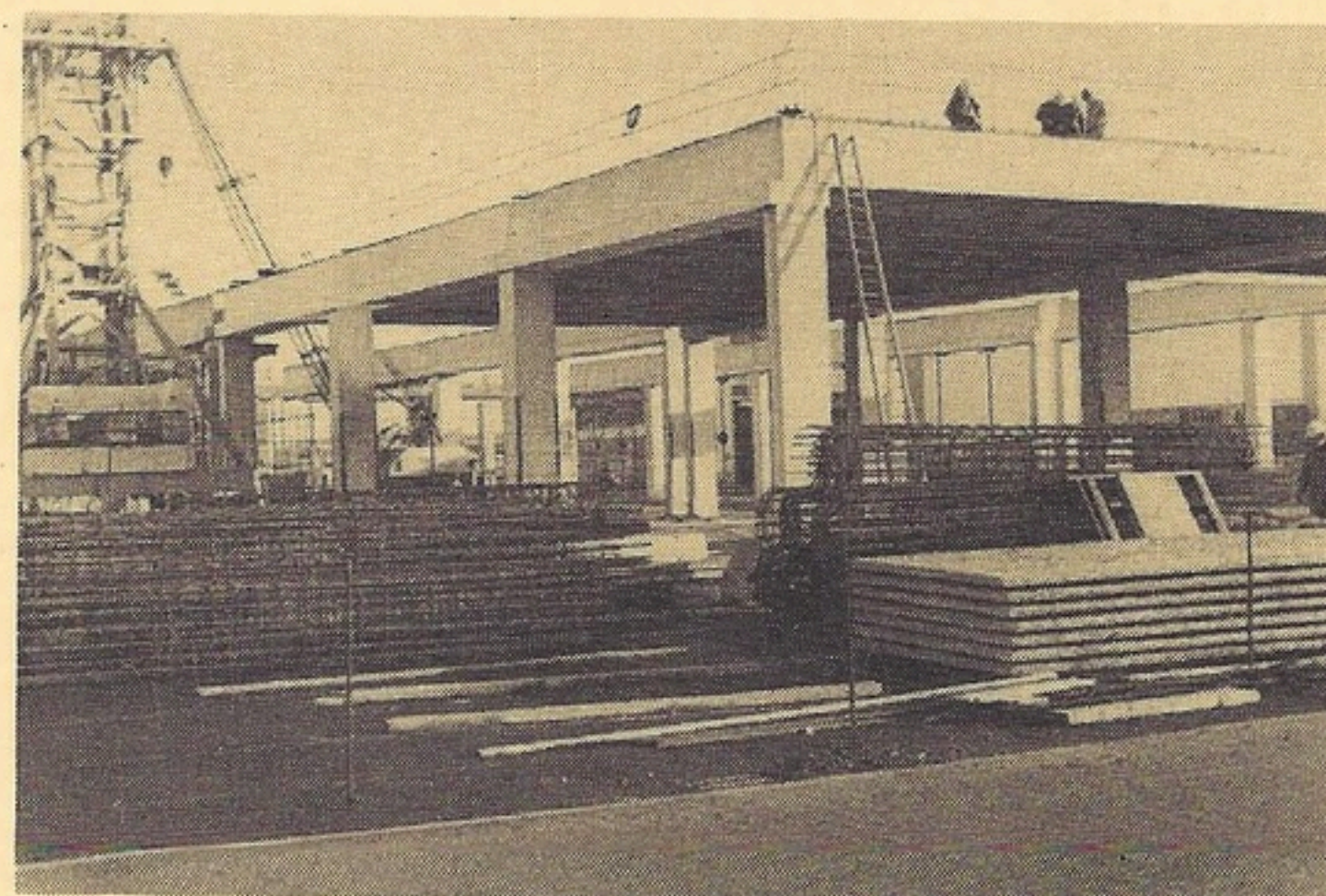
VERS UNE NOUVELLE TÔLERIE ET UNE INSTALLATION DE TREMPE PAR CATAPHORÈSE

Peugeot envisage de remplacer son pick-up T5/C5 par un autre modèle, le T6/C6 dérivé de la 504. C'est à Creil qu'est prévu l'assemblage de la caisse en blanc, afin de permettre à l'usine de Gennevilliers de dégager des surfaces qui lui seront nécessaires pour l'assemblage d'un autre modèle devant sortir ultérieurement : le Renault 0233 appelé TRAFIC.

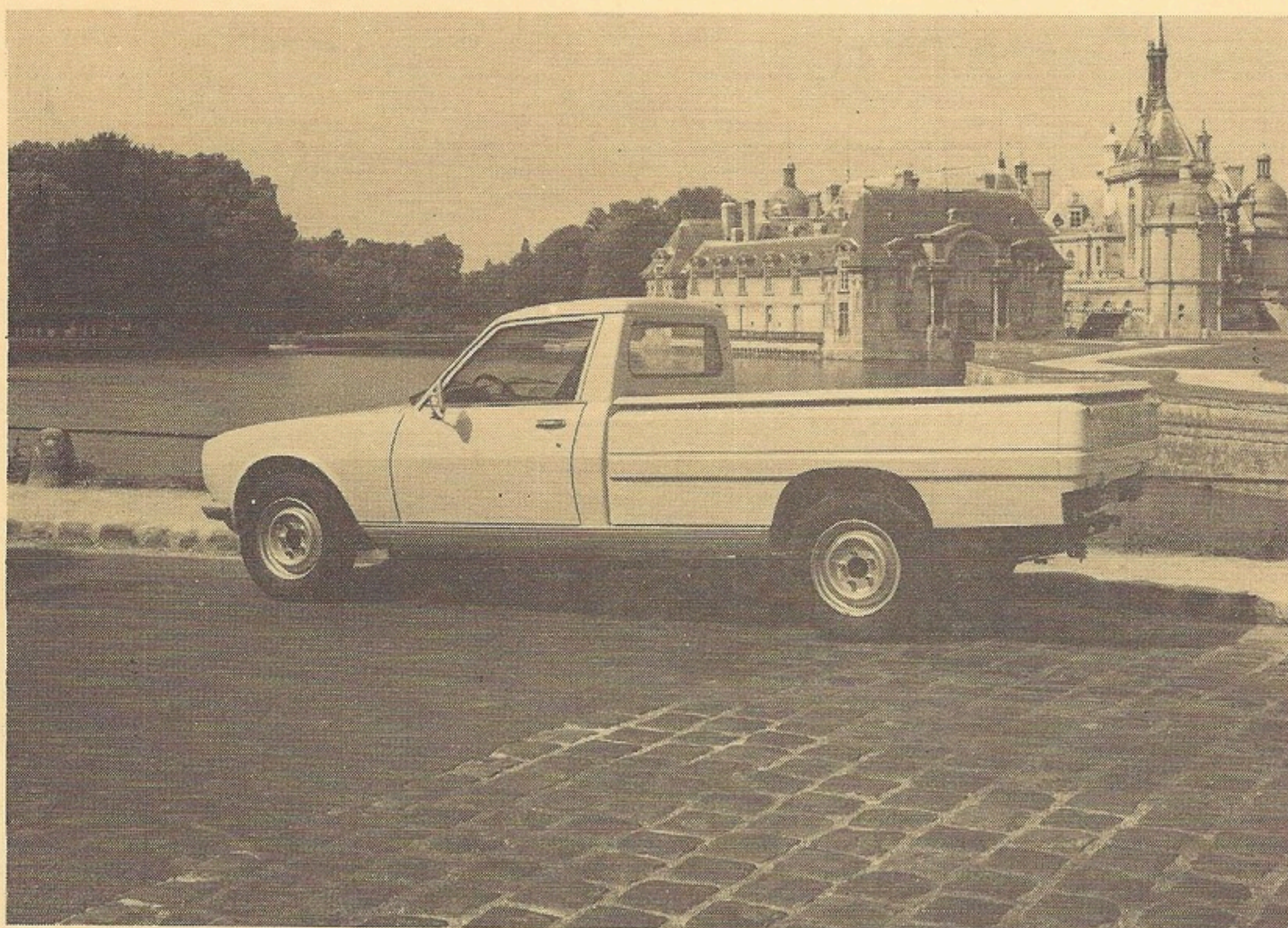
Une nouvelle tôlerie va donc être créée à Creil ; pour cela, courant 1976, une construction imposante est entreprise. Cet ensemble appelé bâtiment A, va comprendre plusieurs niveaux.



Les travaux en novembre 1976.



Etat d'avancement en décembre 1976.

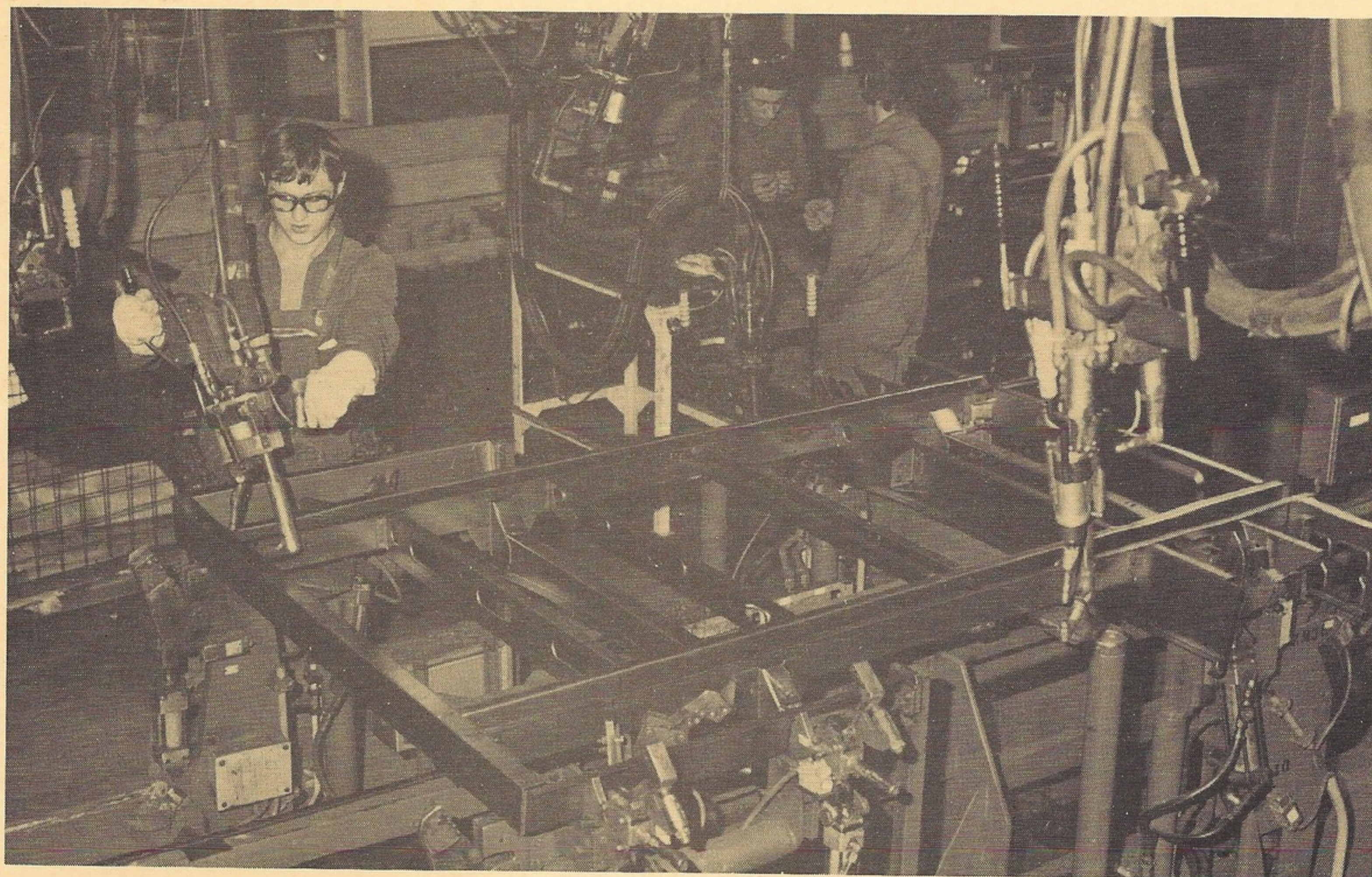


*T6/C6, fabriqué à Creil
devant le Château de Chantilly.*

Au-dessus de la tôlerie est prévue l'implantation d'un atelier pour la **préparation des fonds par cataphorèse**, dans le but de remplacer le trempé aux solvants du bâtiment R31. Les conditions de travail vont être améliorées, ainsi que la protection des véhicules contre la corrosion.

En ce qui concerne les magasins, ceux-ci deviennent insuffisants pour assurer le stockage des pièces. Les bâtiments Z4 et Z5 sont alors construits.

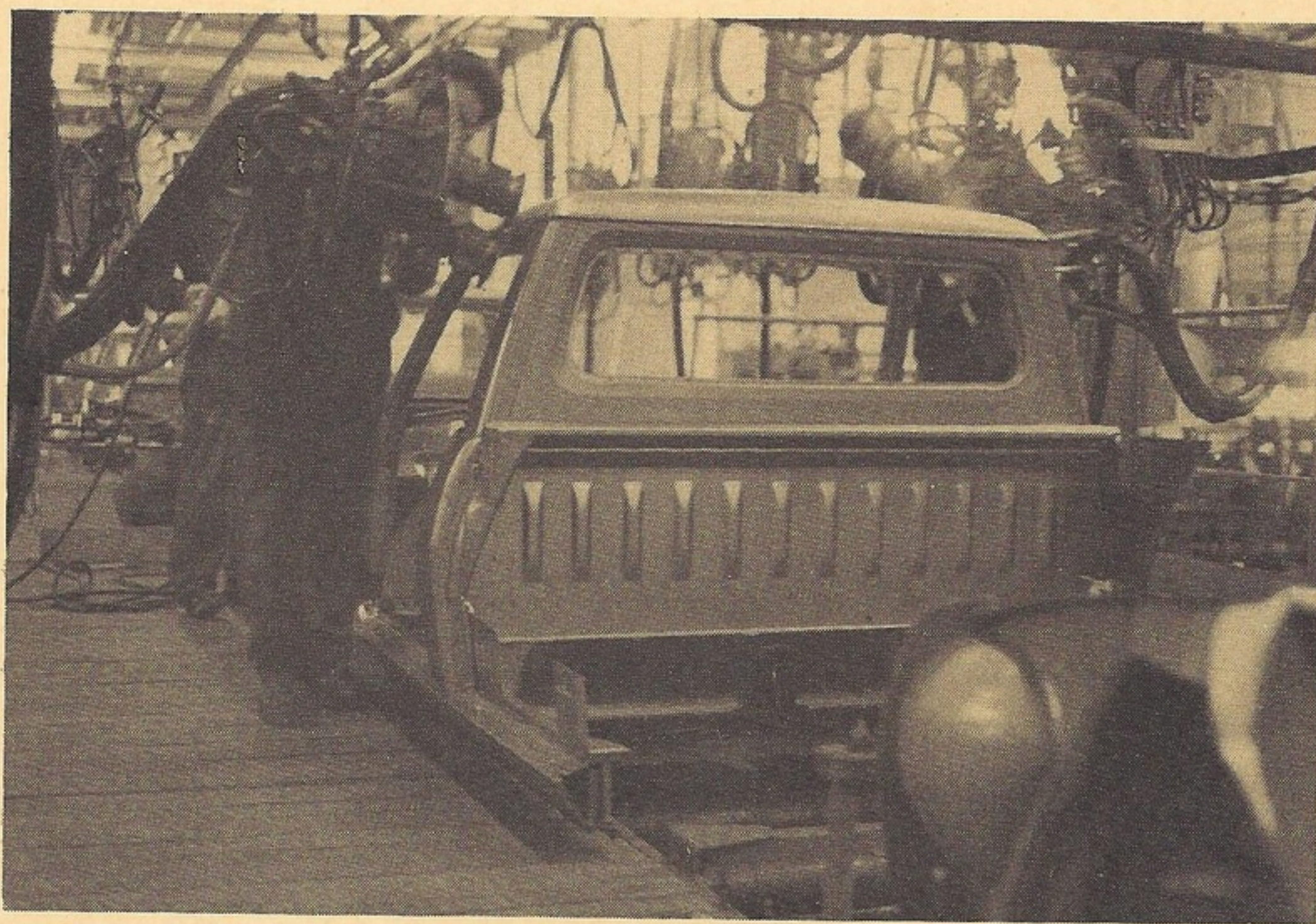
En 1977 et 1978, les outillages et machines spéciales sont implantés dans le bâtiment A pour assembler le T6/C6. Des soudeuses à points multiples sont installées, ainsi qu'une ligne de berceaux d'assemblage sur lesquels les points de soudure, situés en position basse sont effectués automatiquement, pour éviter aux opérateurs de travailler dans une position inconfortable.



Postes de soudure électrique par points.

Pour assurer le ferrage des véhicules, un convoyeur de grande largeur est mis en service pour que les opérateurs n'aient pas à se déplacer tout en travaillant, ce qui réduit considérablement leur fatigue.

Quelques caisses sont assemblées au début de 1978 pour permettre la mise au point des outillages. Puis la fabrication est arrêtée durant plusieurs mois pour améliorer cette nouvelle carrosserie, pendant que continue la fabrication de l'ancien modèle Peugeot T5/C5, toujours très demandé par la clientèle. Ce n'est qu'en avril 1979 que la fabrication reprendra, suivant une cadence de 15 par jour. De juin à octobre, la production atteindra 60, puis 100 en fin d'année.

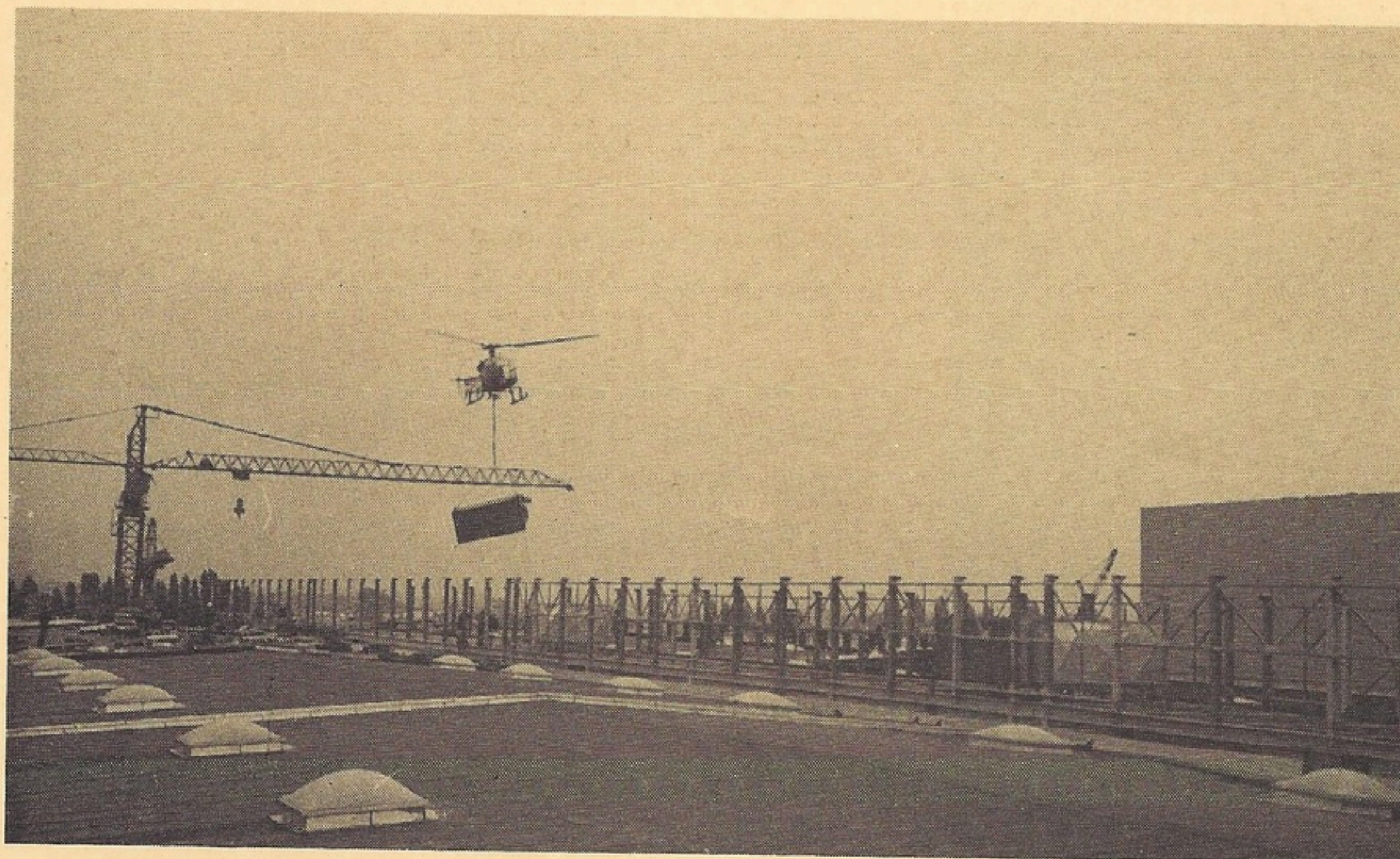


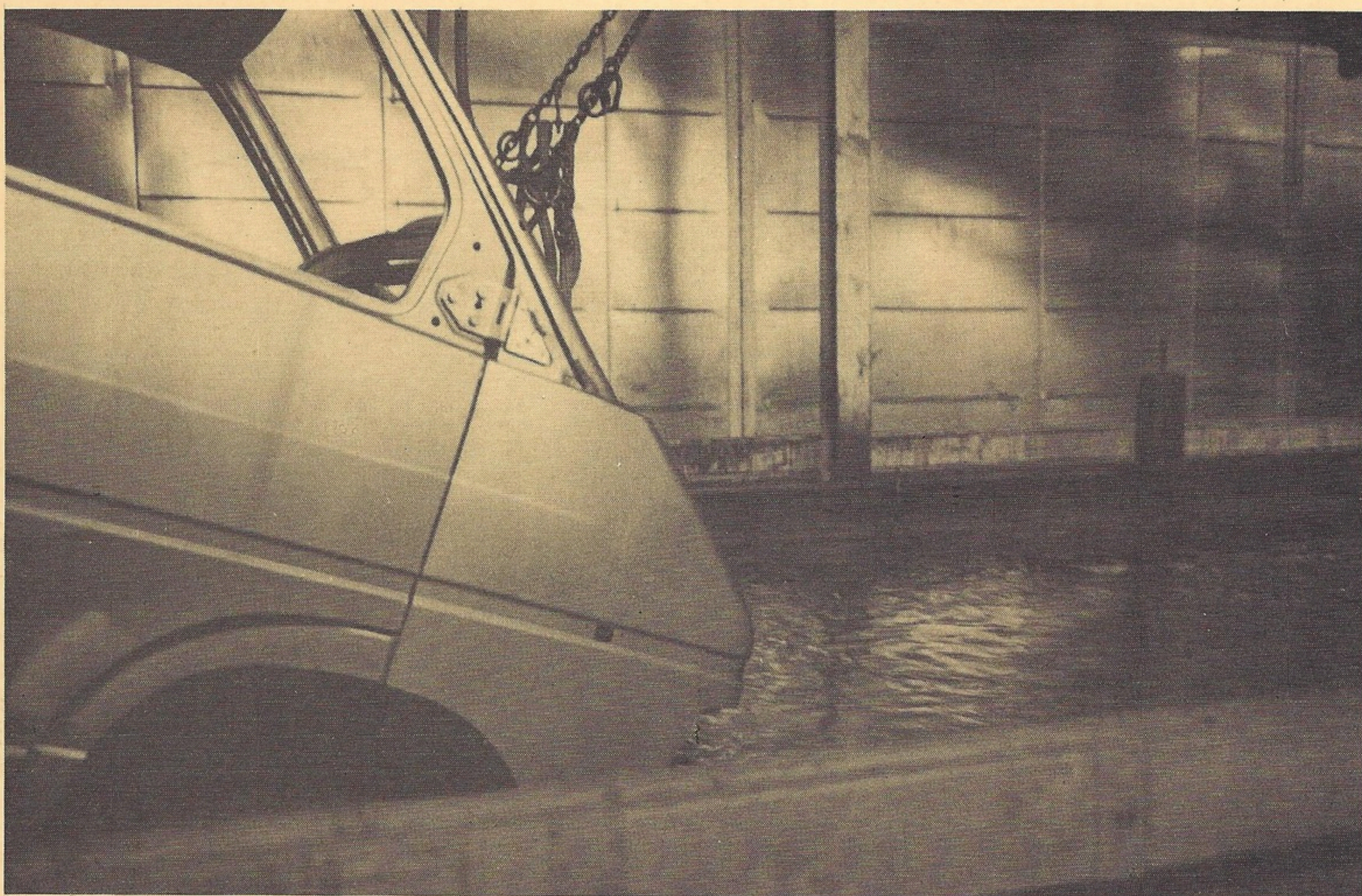
Soudure du pavillon, entre deux molettes.

Simultanément, plusieurs entreprises spécialisées installent dans les étages du bâtiment A, la nouvelle chaîne de préparation des fonds. A 18 mètres au-dessus du sol, nous avons l'étage technique où sont installés les groupes d'apport d'air et les extractions. Tous ces éléments sont montés par hélicoptère.

Ces installations sont terminées en février 1980 ; et, dès mars, elles sont mises en service pour assurer une production de 22 à 23 véhicules par heure. Tout cet ensemble comprend : une cabine de dégraissage, deux tunnels de traitement de surface avec phosphatation au zinc, une étuve de séchage, puis le trempé par cataphorèse. A la sortie du trempé, nous avons un tunnel pour les égouttages et les rinçages, une étuve de cuisson, une cabine d'application des laques et des "sealers", avec pistolets manuels ou avec robots ; enfin, pour terminer : une étuve de cuisson.

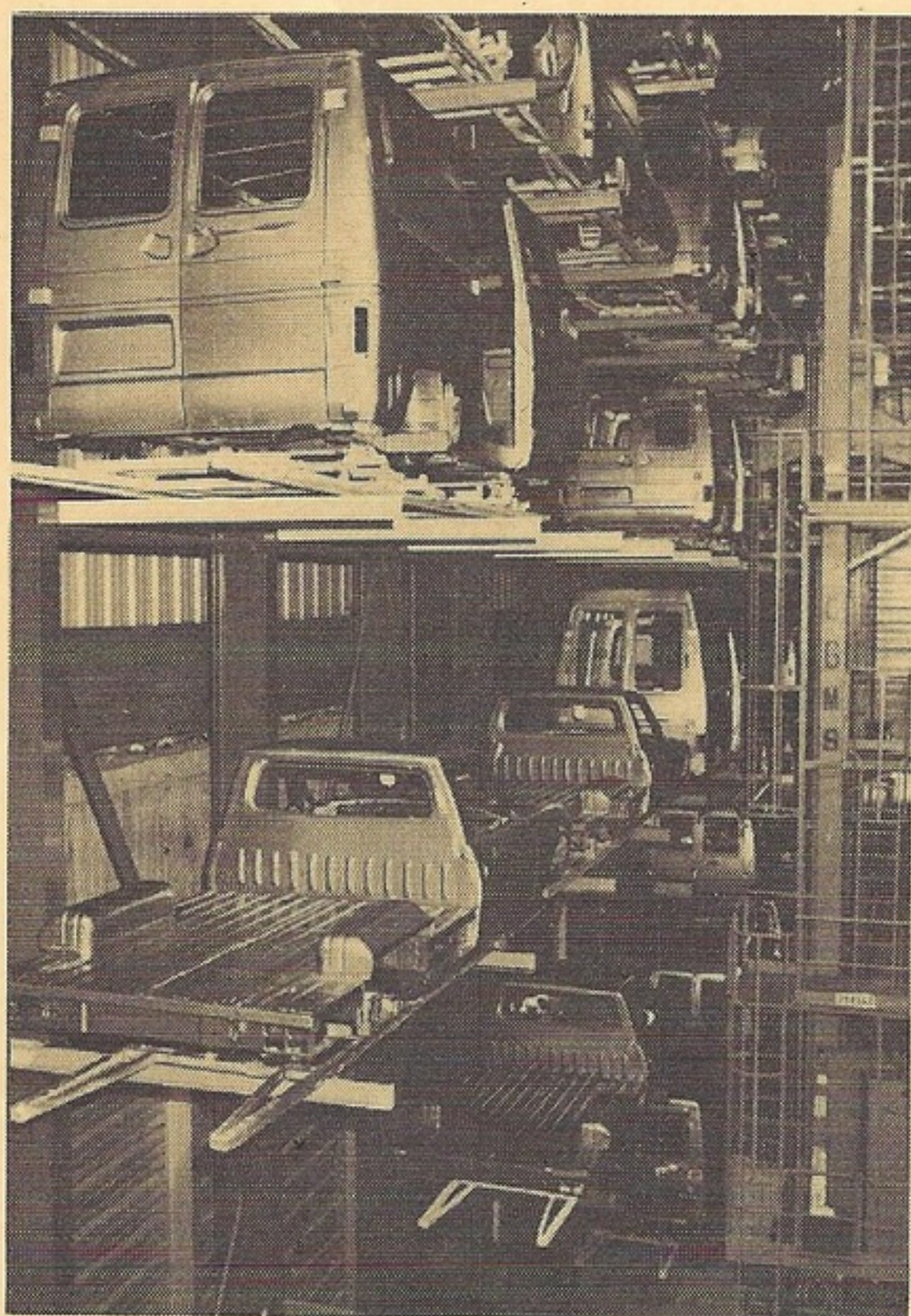
De l'étage du bâtiment A, les caisses ainsi traitées, rejoignent le bâtiment L4 par un passage aérien d'une longueur de 140 mètres.





Entrée d'un "TRAFIC" dans le bain de cataphorèse (volume : 250 m³).

Aussitôt après la construction du bâtiment de tôlerie, est édifié le bâtiment B, destiné au stockage des caisses en blanc. Celui-ci, d'une surface de 1 100 m², avec une hauteur d'environ 20 mètres, permet de disposer les caisses sur 6 niveaux, au nombre de 80 la première année, puis de 160, un peu plus tard.



Intérieur du tristock.

Un transgerbeur, tout en se déplaçant dans le sens longitudinal du bâtiment, dispose d'un mouvement vertical qui lui permet d'avoir accès à n'importe quelle case du stock. Puis à l'aide de fourches, fonctionnant dans le sens transversal, celui-ci range les caisses en blanc, de part et d'autre de l'allée où il circule. Ces caisses sont triées et stockées, d'où le nom de "TRISTOCK" donné à cette installation.

Le transgerbeur fonctionne à partir d'instructions données par un opérateur, au moyen de cartes perforées spéciales.

A la fin de 1980, la surface de ce bâtiment de stockage est portée à 1 760 m². Un deuxième transgerbeur est mis en service, puis un troisième permettant de porter le stock de caisses en blanc à 360.

D'autres bâtiments sont construits à la même époque ; d'une part le Z6 pour effectuer le contrôle anti-pollution des véhicules, à la demande de Peugeot et de Renault ; et d'autre part la dilution dont les modifications vont assurer de meilleures conditions de travail.

UNE NOUVELLE FABRICATION : LE TRAFIC



En juillet 1980, les chaînes Renault sont modifiées dans le but de mettre en fabrication, dès le mois d'août, un véhicule utilitaire qui va remplacer "l'Estafette" fabriquée depuis 12 ans. Il s'agit du "TRAFIC". Celui-ci se présente suivant de nombreuses versions, puisqu'il peut être :

- soit en traction, soit en propulsion ;
- soit à essence, soit diesel ;
- avec des charges utiles de 800 ou de 1 000 kg.

L'usine de Gennevilliers réalise l'emboutissage et l'assemblage des caisses en blanc qui nous sont ensuite livrées par route.

Après déchargement et stockage, Creil effectue donc :

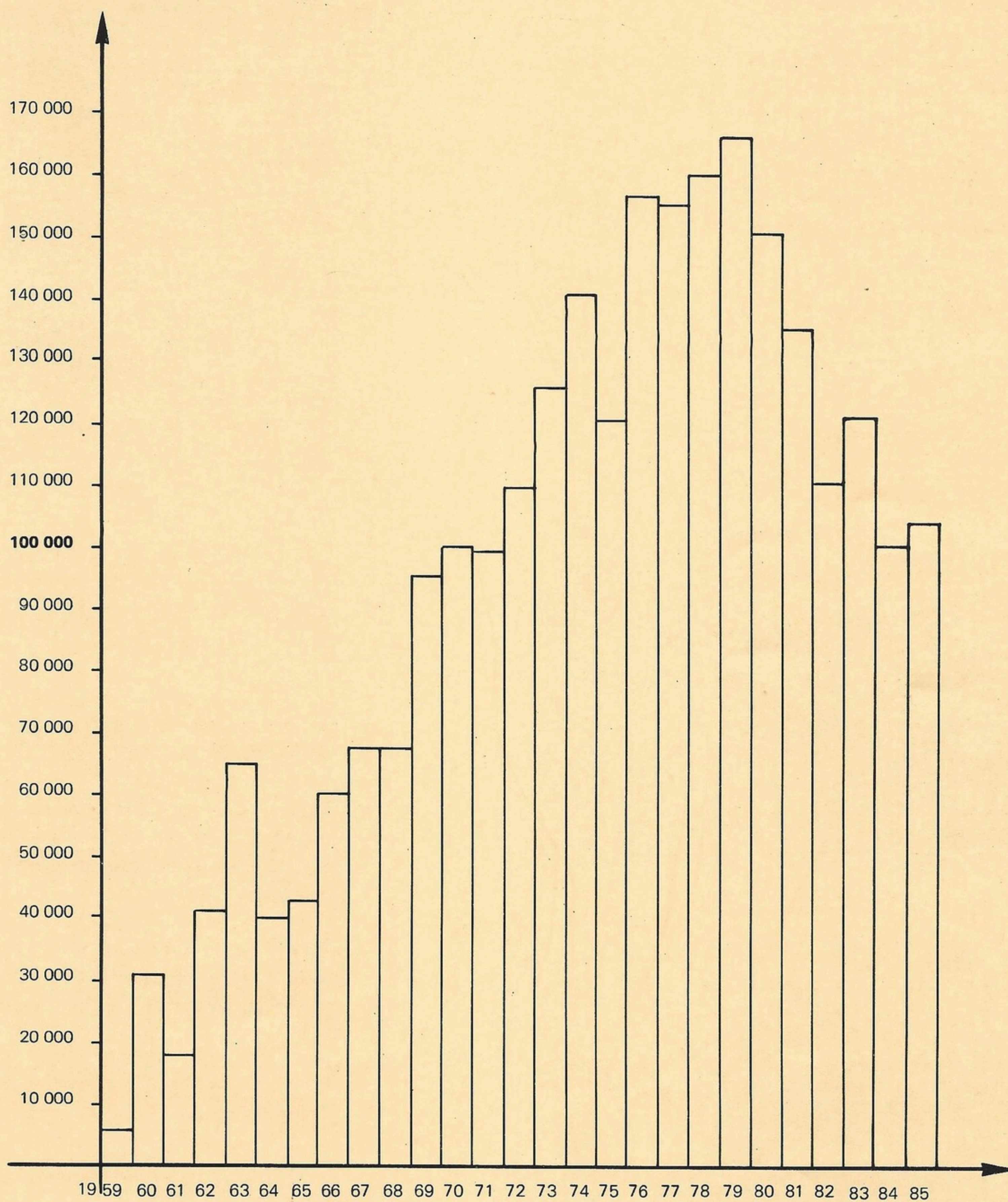
- la peinture, y compris la préparation des fonds pour cataphorèse ; **atelier qui est parmi les plus modernes du monde** ;
- le garnissage ;
- le montage mécanique, avec d'une part, un carrousel sur lequel 7 chariots automoteurs, équipés d'une table élévatrice supportent l'ensemble des organes mécaniques ; et d'autre part, un transporteur aérien, appelé chaîne AIRBIROL. Cette installation peut absorber 32 voitures à l'heure, tout en apportant une nette amélioration des conditions de travail.



Chaîne "AIRBIROL".

LA PRODUCTION

Entre 1976 et 1980 la production s'est située au-dessus de 150 000 véhicules. L'année record, restant 1979, avec 165 053 unités.



COURBE DE LA PRODUCTION DES VÉHICULES DEPUIS 1959.

LA FORMATION INTERNE

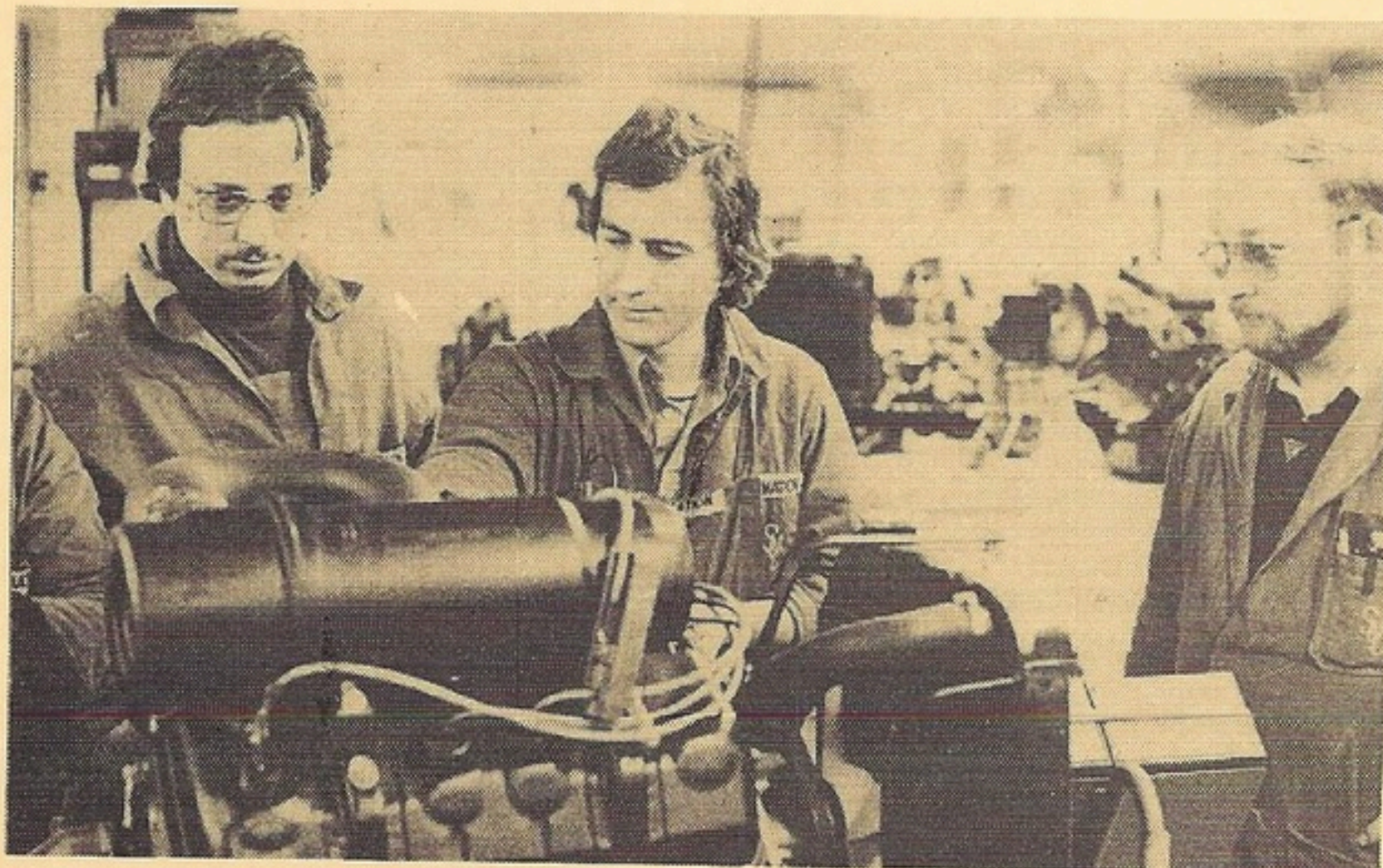
En novembre 1972, un centre de formation est créé. Il a pour but de faire suivre des stages, de durée variable, à des ouvriers sans spécialisations particulières, recrutés dans les ateliers. Le personnel intéressé peut être formé dans différentes spécialités : garnissage, électricité automobile, conduite des engins de maintenance, tôlerie, soudage, chaudronnerie et montage mécanique.



Stage garnissage : montage de pare-brise.



Un apprenti chaudronnier et son moniteur.



Un moniteur de mécanique lors d'une mise au point sur moteur.

Suivant les cas, la durée de formation oscille de 3 à 9 semaines.

Outre cette formation professionnelle, des cours d'alphabétisation sont prodigués aux travailleurs étrangers.

D'autre part, des stages "Economie" sont organisés à partir de 1975, pour les Cadres et le personnel mensuel.

LE SECOURISME ET LA SÉCURITÉ

Les cours de secourisme et de sécurité ont débuté en 1960, en s'adressant à toutes les catégories de personnel.

Ces cours sont divisés en trois catégories :

- la prévention des accidents du travail ;
- la sécurité incendie ;
- le secourisme.



*une séance de réanimation
sur mannequin.*



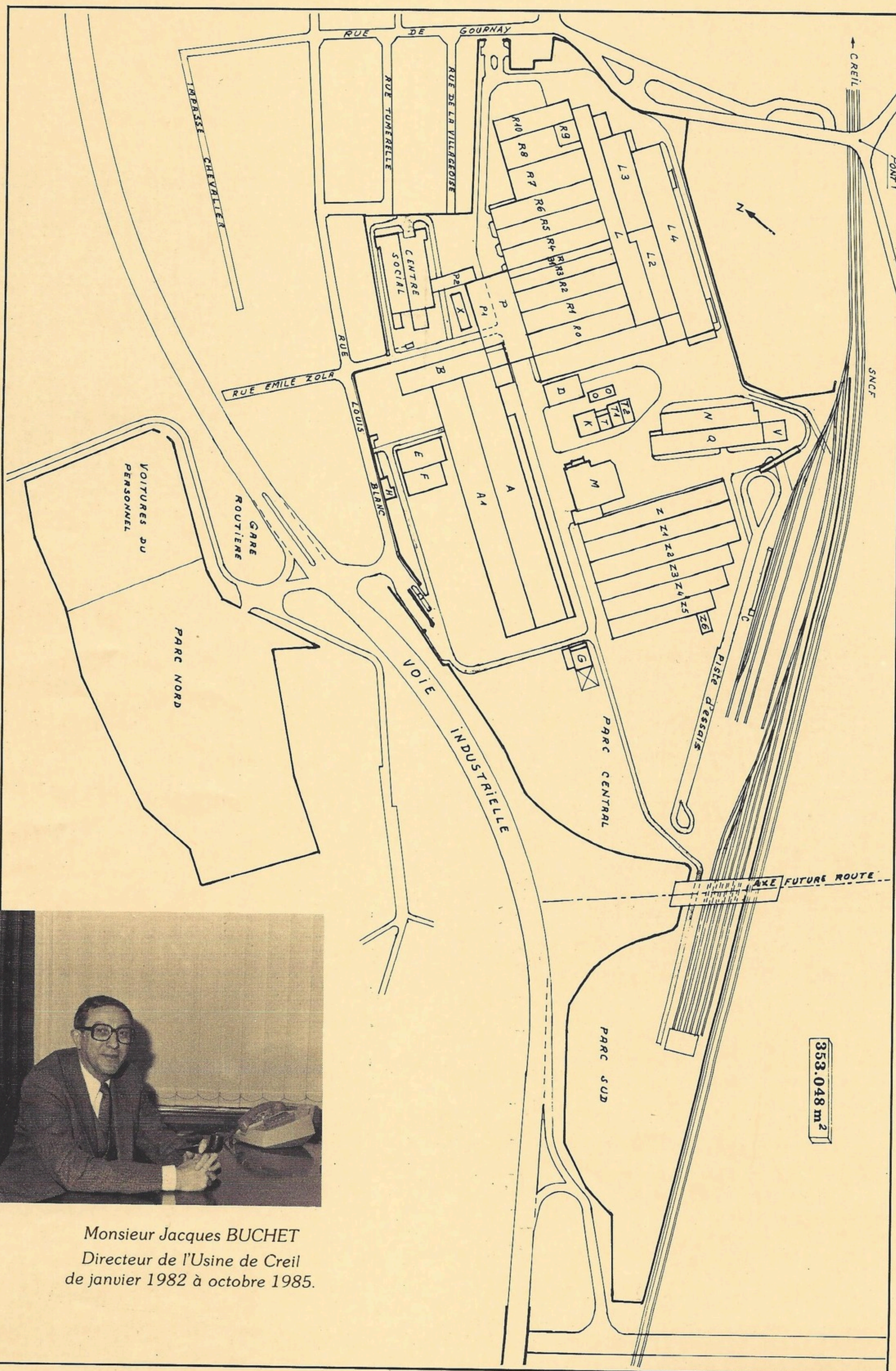
*Membres du personnel ayant
satisfait à l'examen
de secourisme.*

Depuis 1967, un concours de sécurité est organisé chaque année entre les différents ateliers.

*Monsieur PAZIOT remet la coupe
de sécurité à Monsieur LE BALCH.
en 1975.*



L'USINE EN AVRIL 1982



Monsieur Jacques BUCHET
 Directeur de l'Usine de Creil
 de janvier 1982 à octobre 1985.

VÉHICULES FABRIQUÉS A CREIL DEPUIS LA RECONVERSION

Années	RENAULT	MATRA	OPEL	PEUGEOT	TOTAL	CUMUL
1959	3 803	—	—	—	3 803	3 803
1960	31 427	—	—	—	31 427	35 230
1961	18 357	—	—	—	18 357	53 587
1962	41 185	—	—	—	41 185	94 772
1963	64 391	—	—	—	64 391	159 163
1964	39 921	—	—	—	39 921	199 084
1965	42 309	—	—	—	42 309	241 393
1966	59 948	—	—	—	59 948	301 341
1967	62 176	133	—	—	62 309	363 650
1968	59 732	1 788	1 866	—	63 386	427 036
1969	76 717	1 511	16 558	—	94 786	521 822
1970	82 265	—	18 233	—	100 498	622 320
1971	83 460	—	14 902	—	98 362	720 682
1972	88 531	—	17 489	3 584	109 604	830 286
1973	90 121	—	10 732	26 428	126 921	957 207
1974	97 432	—	—	43 109	140 541	1 097 748
1975	65 422	—	—	55 762	121 184	1 218 932
1976	86 905	—	—	69 419	156 324	1 375 256
1977	75 434	—	—	78 723	154 157	1 529 413
1978	74 580	—	—	84 651	159 231	1 688 644
1979	85 113	—	—	79 940	165 053	1 853 697
1980	88 326	—	—	62 221	150 547	2 004 244
1981	83 879	—	—	50 922	134 801	2 139 045
1982	74 058	—	—	36 614	110 672	2 249 717
1983	84 154	—	—	36 988	121 142	2 370 859
1984	69 079	—	—	30 951	100 030	2 470 889
1985	71 707	—	—	33 053	104 760	2 575 649
TOTAUX	1 800 432	3 432	79 420	692 365	2 575 649	
Report : Cabriolets, "Louis Rosier" fabriqués en 1957 - 1958					235	
TOTAL GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1985					2 575 884	

SURFACE DES BATIMENTS DEPUIS 1982

BATI-MENTS	UTILISATION	SURFACES (m2)			BATI-MENTS	UTILISATION	SURFACES (m2)		
		REZ-DE-CHAUSSEE	ETAGES	DÉVE-LOPPÉES			REZ-DE-CHAUSSEE	ETAGES	DÉVE-LOPPÉES
A et A1	Tôlerie	14 800	0	14 800		REPORT	52 630	38 798	91 428
A et A1	Peinture	0	16 150	16 150	R1	Peint. et magas.	2 120	0	2 120
A et A1	Annexes	920	3 420	4 340	R2	Magasin	2 120	0	2 120
A	Quai déchargem.	673	0	673	R3	Magasin	1 200	0	1 200
B	Tristock	1 752	0	1 752	R31	Magasin	1 000	0	1 000
C	Récept. SNCF	320	0	320	R4	Magasin	2 000	0	2 000
D	Dilution	556	600	1 156	R5	Mécanique	2 000	0	2 000
E	Magasin	989	0	989	R6	Méca. et magas.	2 000	0	2 000
F	Magasin	1 000	0	1 000	R7	Méca. et confec.	1 950	2 100	4 050
G	Décapage	480	0	480	R8	Méca. et câblage	1 860	1 730	3 590
G1	Bureau GEFCO	70	0	70	R9	Mécanique	400	0	400
H	Bureaux admin.	455	440	895	R10	Mécanique	400	0	400
J - J1	Récept. Tôlerie	800	800	1 600	R10e	Magasin	1 100	0	1 100
K et T	Centrales	1 110	0	1 110	R	Vestiaires	0	1 700	1 700
L	Mécanique	4 900	0	4 900	V	Finition	525	0	525
L2	Mécanique	2 080	0	2 080	X	Informatique	390	0	390
L3	Méca. et garnis.	2 630	2 160	4 790	Z, Z1 et Z2	Finition	8 800	0	8 800
L4	Méca. et peinture	5 470	5 470	10 940	Z3 et Z4	Magasin	5 400	0	5 400
M	Entretien	2 002	0	2 002	Z5	Magasin	2 200	0	2 200
N	Finition	1 674	0	1 674	Z6	Régl. anti-pollut.	200	0	200
P	Tôl. et vestiaires	140	3 000	3 140	Z	Vestiaires	200	200	400
P1	Bureaux	600	600	1 200	M - Z	Vestiaires	0	860	860
P2	Bureaux	549	1 098	1 647		Réception admin.	65	0	65
P3	Mag. et vêtem.	250	0	250		Poste E.D.F.	28	0	28
Q	Finition	2 330	0	2 330		Poste gardiens	35	0	35
Q'	Vestiaires	0	200	200	22	Annexes Centr.	258	0	258
Ro et Ro e	Garnissage	3 960	3 960	7 920		Cent. ox-acéty.	68	0	68
R	Garnissage	2 120	900	3 020		Centre Social	3 388	100	3 488
						Cté établissement	190	0	190
	A REPORTER	52 630	38 798	91 428	TOTAL GÉNÉRAL		92 527	45 488	138 015

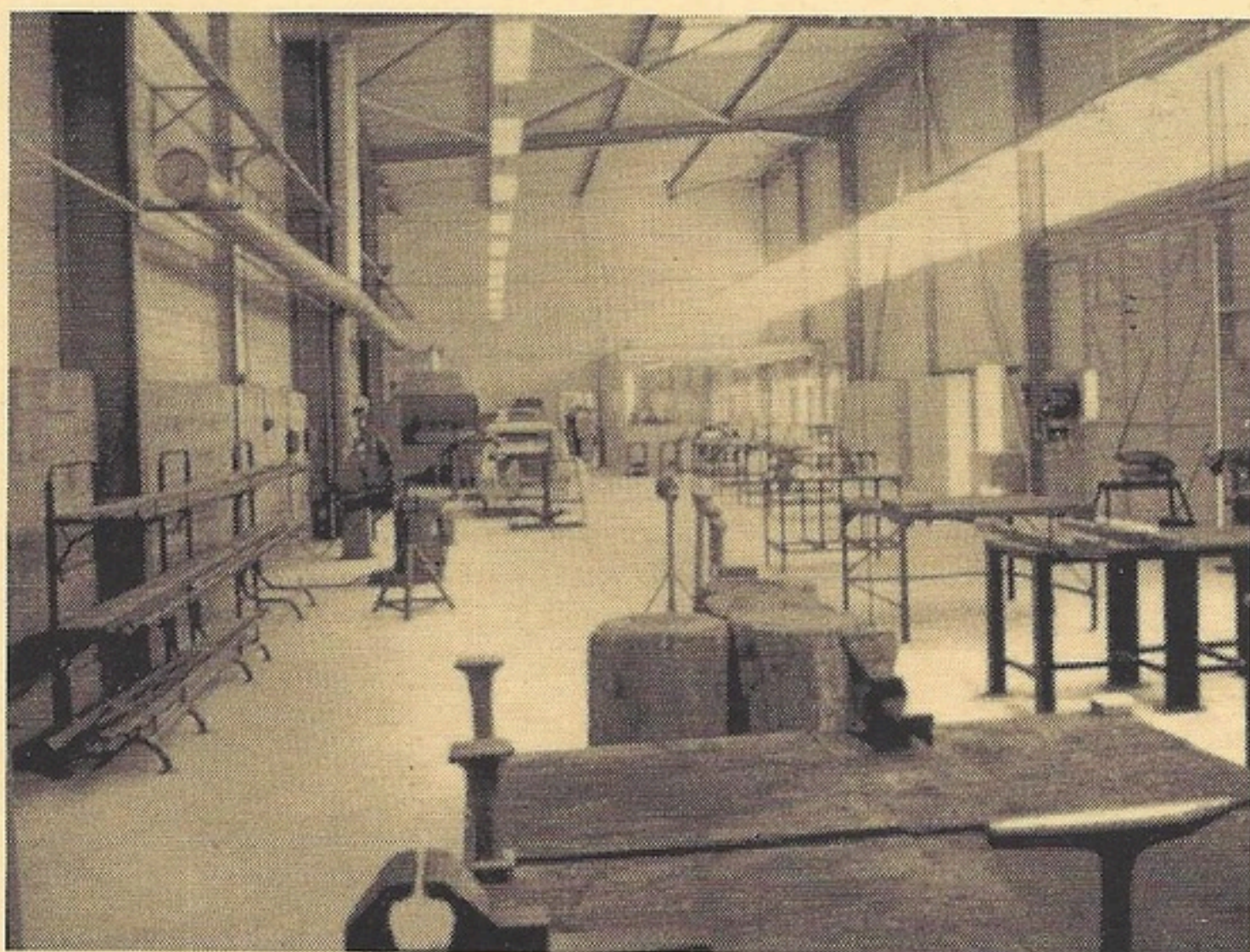
NOUVELLES CONSTRUCTIONS

ST-MAXIMIN I

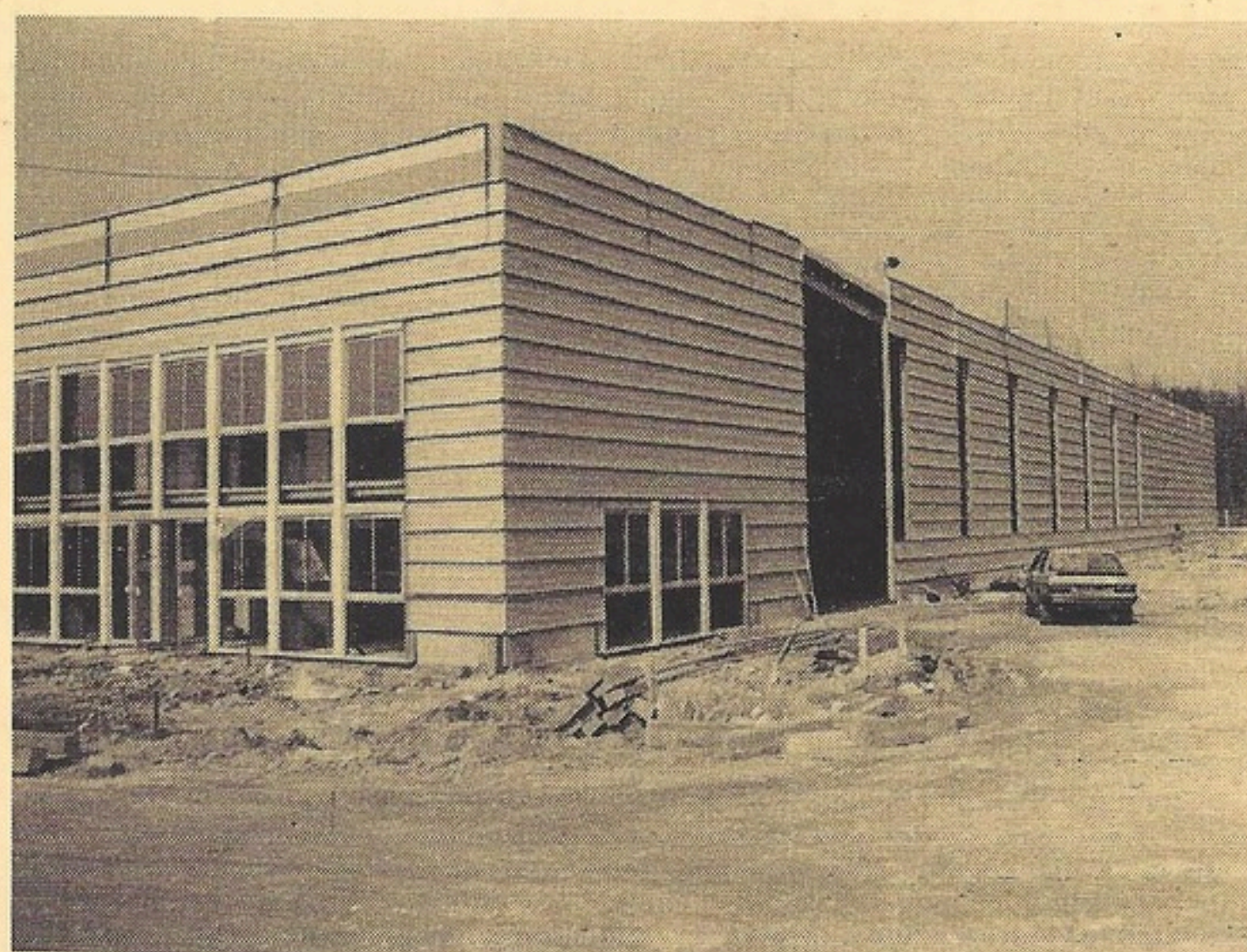
Dès 1981, il est envisagé de nouveaux magasins à l'extérieur de l'Usine. C'est la Z.A. de Saint-Maximin qui est retenue pour réaliser ces nouvelles implantations. Les travaux débutent à l'automne 1982 pour se terminer au printemps suivant. Ainsi, en 1983, nous disposons de locaux pouvant fonctionner avec une gestion très moderne des stocks. D'une surface de 12 000 m², ils vont remplacer avantageusement les locaux que nous louions à Pont-Ste-Maxence, dans l'ancienne Usine SALPA. Dans ces nouveaux magasins sont implantés 2 quais de déchargement équipés de 8 ponts roulants : 4 en réception et 4 en expédition.

ST-MAXIMIN II

Depuis 1974 nous occupons l'ancienne Usine SOMENOR. D'une part, étaient installées l'Ecole de formation et d'autre part, la préparation et l'expédition des collections C.K.D. Ces bâtiments vétustes étaient devenus trop exigus pour assurer ces différentes activités. Pour les remplacer, il fallait envisager de nouvelles constructions. A proximité du magasin St-Maximin I, une surface de 1 000 m² est édifiée pour y loger l'école de formation, ainsi que 6 000 m² pour la préparation des C.K.D. concernant le T5/C5, T6/C6 et Trafic. En mai 1984 les travaux terminés, l'ensemble devient opérationnel.



*Ecole de Formation :
Vue de l'atelier de tôlerie*



*En construction le bâtiment prévu
pour les ateliers de C.K.D.*

A L'INTÉRIEUR DE L'USINE

Pendant la même période est construit à l'extrémité des bâtiments A et A1, un hall de déchargement d'une surface de 673 m² comprenant un quai avec deux ponts roulants.

La première partie de ce hall de déchargement entre en service dans le courant du premier semestre 1982 et la seconde à l'automne 1983.

IMPLANTATION D'UN TUNNEL DE TRAITEMENT DE SURFACE

Dans le but d'améliorer la gamme de traitement de surface, des travaux importants sont entrepris dès juin 1985. Il s'agit d'installer à l'étage du bâtiment A1, un tunnel où les opérations de dégraissage et de rinçage vont se faire par immersion complète, afin d'atteindre les corps creux pour obtenir une meilleure adhérence en cataphorèse. Ce nouveau tunnel de traitement de surface est opérationnel à partir de décembre 1985. Il comprend 4 stades :

- 1 — Prédégraissage d'une capacité de 40 m³
- 2 — Dégraissage dont le bain représente 160 m³
- 3 — Rinçage à l'eau claire (bain de 100 m³)
- 4 — Rinçage neutralisant (bain de 100 m³)

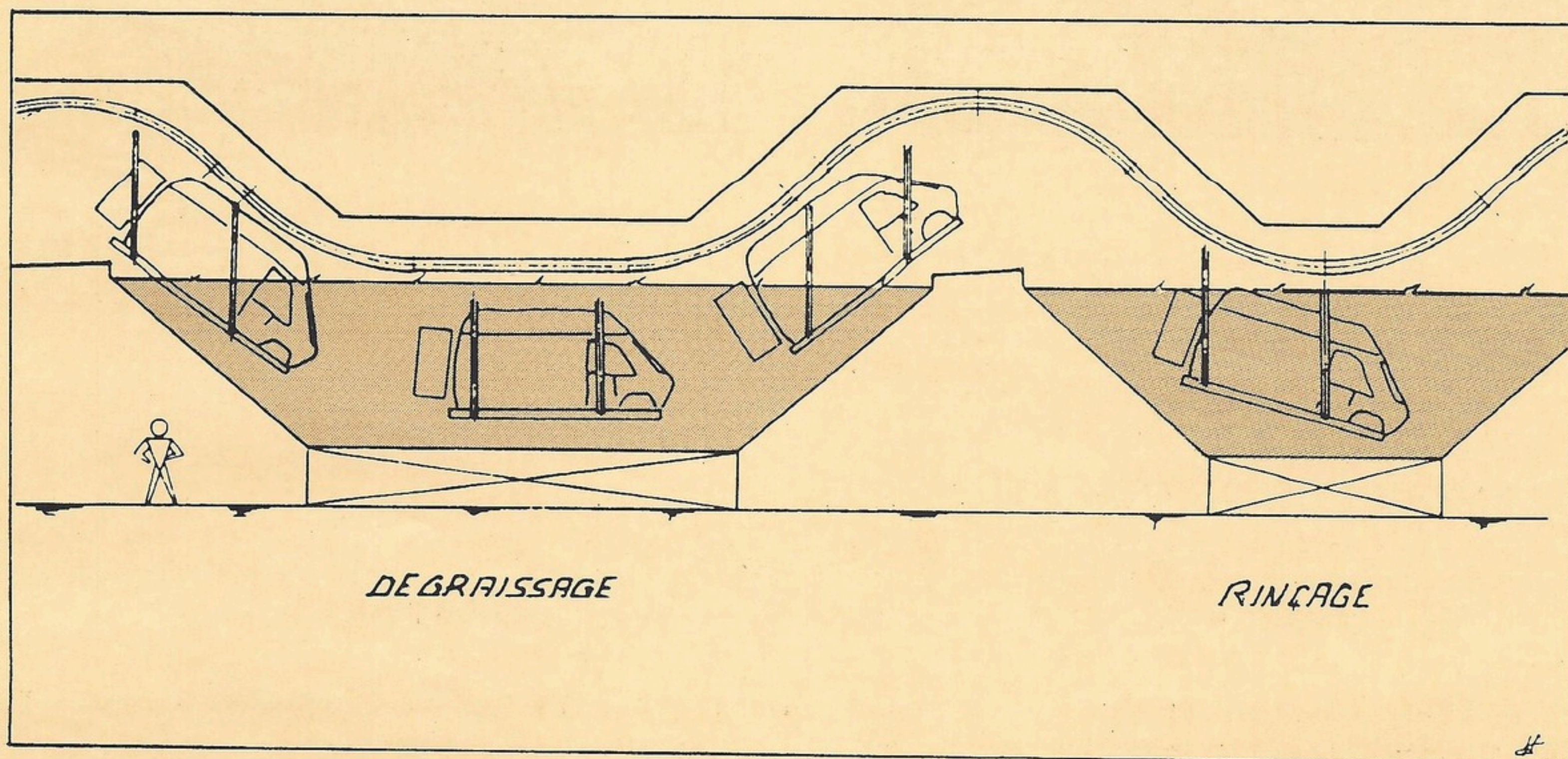
L'évacuation de ces bains, lorsqu'ils sont "usés", s'effectue dans 2 cuves de stockage des effluents, situées le long du bâtiment B (Tristock). La longueur des 4 stades du tunnel de traitement de surface est de 75 mètres.

Pour réaliser cette installation, un gros problème était à résoudre : celui de la pente des convoyeurs. En effet, avec la pente habituelle de 25°, nous aurions obtenu des temps de passage trop longs entre chaque stade, risquant de provoquer l'oxydation des carrosseries. Il fallait donc envisager une pente de 45° ; c'est en accrochant les caisses à immerger entre deux convoyeurs équipés de suspentes spéciales que le problème a été résolu.



La première cuve arrive

Tracé du véhicule dans les bains



7 OCTOBRE 1985

Monsieur Pierre JACQUE

*Ingénieur Arts et Métiers
devient DIRECTEUR de l'Usine de CREIL.*

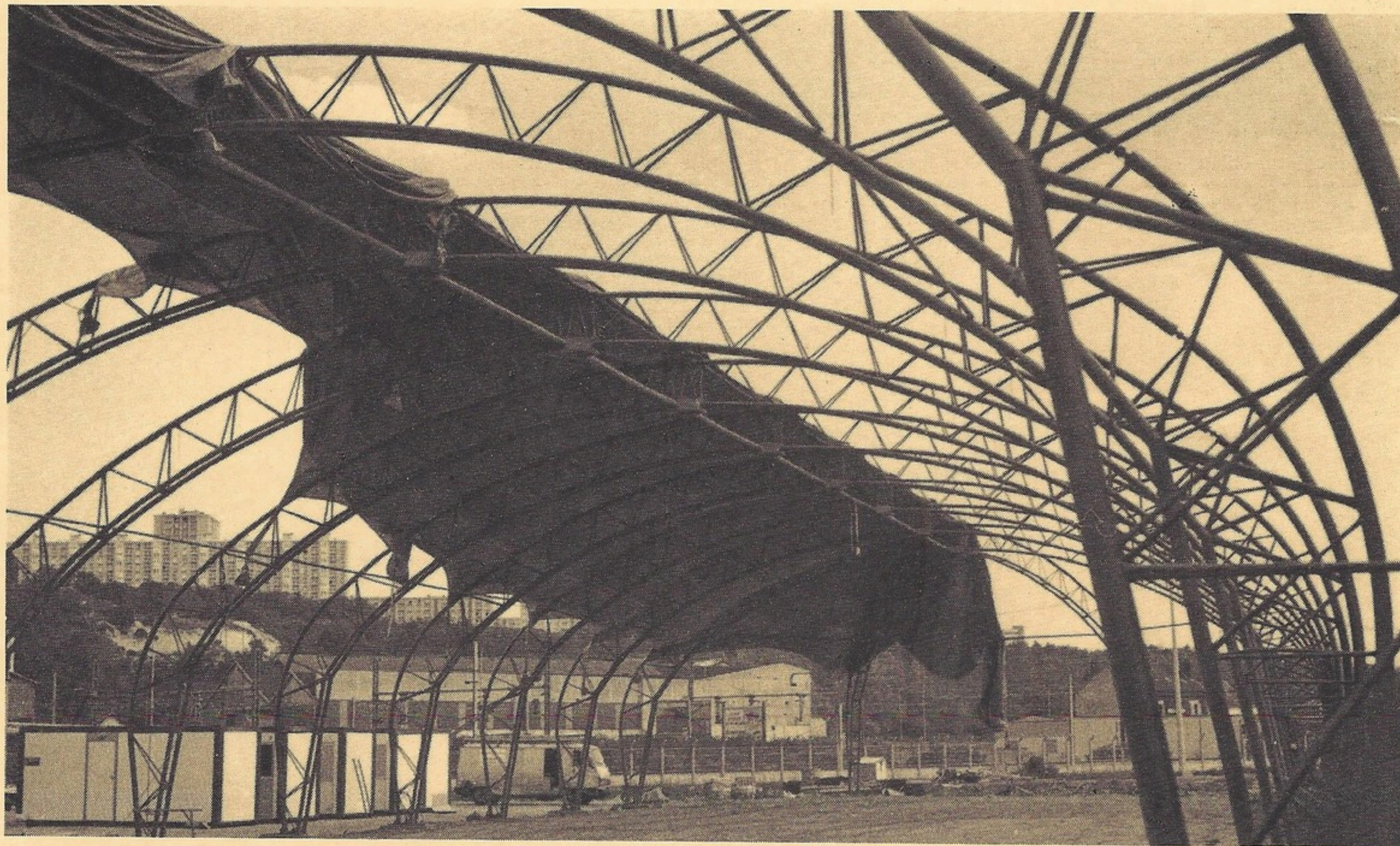
Il succède à Monsieur Jacques BUCHET.



ACQUISITION DE TERRAINS :

Afin d'avoir de plus grandes surfaces de dégagements, la Direction négocie en 1986 l'achat du terrain où était implanté le Lycée Technique d'Etat. Cette acquisition augmente la surface de l'Usine de 30 434 m². Elle va nous permettre :

- l'implantation d'un bâtiment léger, appelé "bulle", d'une surface de 1 800 m². Cette "bulle" va recevoir une partie des stocks du bâtiment Z4 pour permettre la démolition des bâtiments N et Q.



Mise en place de la bâche recouvrant la structure métallique de la bulle

- l'aménagement du gymnase de l'ancien lycée en atelier de retouches Renault et Peugeot pour dégager l'extrémité des bâtiments L4 et R0.
- la création d'un parc pour le service fabrication qui va pouvoir stocker quelques 500 véhicules destinés aux retouches.
- l'implantation d'une zone réservée aux entreprises extérieures.

DERNIERS TRAVAUX DU MOIS D'AOUT

Avec l'optique d'extensions futures, les bâtiments N et Q, d'une surface de 4 000 m², sont démolis. Les opérations effectuées dans ces locaux sont en partie transférées dans les Z3 et Z4. Le toboggan donnant accès à la piste d'essai est supprimé et remplacé par une rampe installée au-delà du bâtiment V. Une jonction entre les bâtiments L4 et Z devient maintenant facile à réaliser.

Par ailleurs, des travaux sont entrepris pour rénover les cuisines du restaurant d'entreprise : remise en état du sol et du plafond, carrelage des murs, installation de hottes filtrantes et de chambres froides.



*Démolition
des bâtiments N et Q*

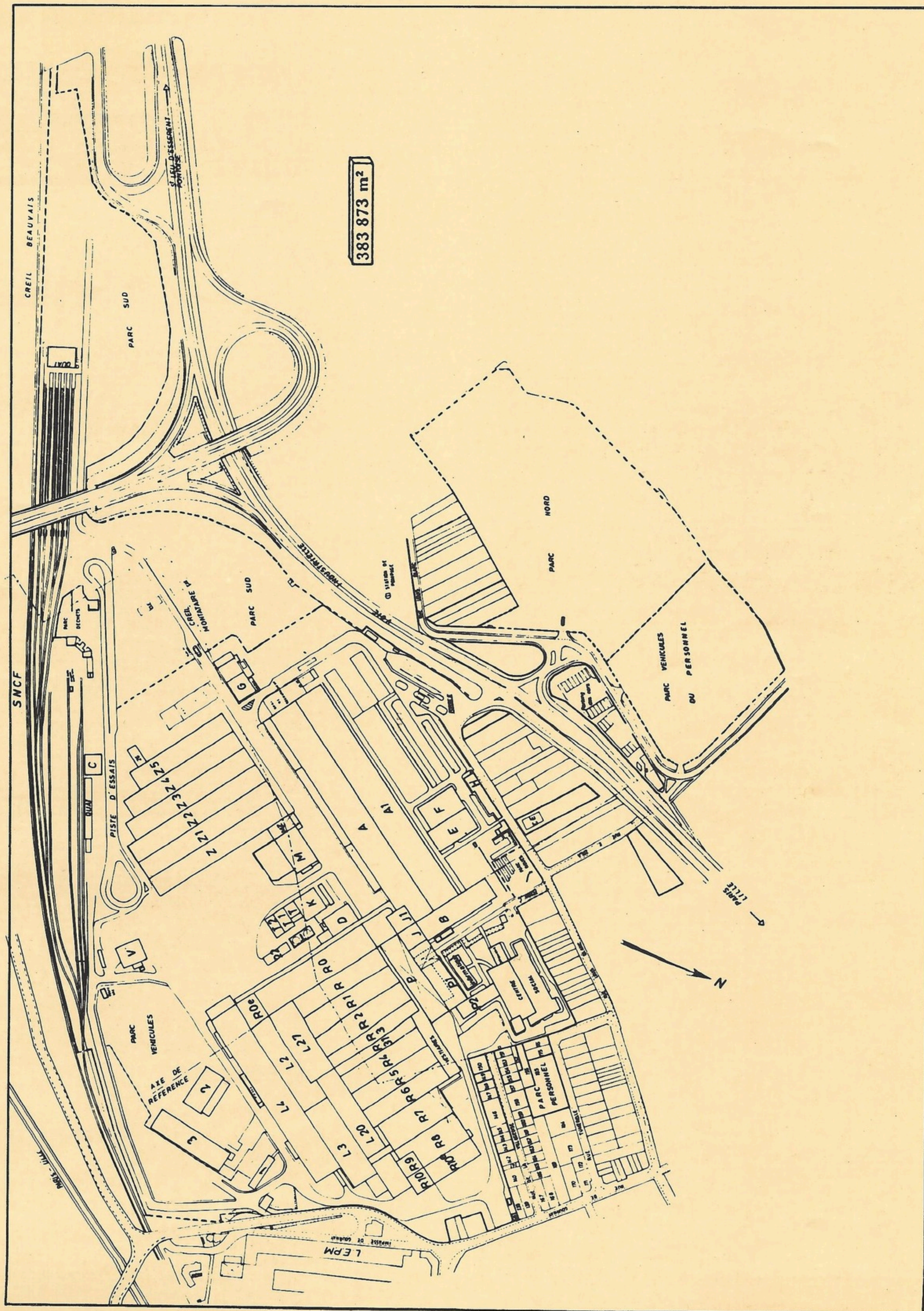
*Démolition du toboggan
donnant accès à la piste d'essai.*



REIMPLANTATION DE L'INFIRMERIE CENTRALE

Une réimplantation de l'infirmerie centrale est réalisée dans le but de regrouper toutes les infirmeries auprès des médecins du travail. Le nombre de cabines de déshabillage a été réduit pour créer des boxes supplémentaires. L'un de ceux-ci est utilisé pour les urgences et les prises de sang, un autre comme box de repos et de surveillance, ainsi que pour les enregistrements d'électrocardiogrammes. Ces nouvelles dispositions offrent un certain nombre d'avantages : plus grande disponibilité des infirmières pour faire des examens complémentaires et des prélèvements divers auprès du personnel. Ce regroupement présente donc un net avantage, aussi bien pour les patients que pour le personnel médical.

L'USINE FIN 1986



Cet historique aura rappelé aux plus anciens de nombreux souvenirs. Pour certains, la reconversion, c'était hier, un passé très proche, alors qu'il y aura bientôt 30 ans ! Les plus jeunes pourront suivre avec intérêt l'évolution qui a fait de l'Usine, ce qu'elle est aujourd'hui.

La réalisation de ce document a demandé un gros travail de recherche, surtout pour la période antérieure à la reconversion pendant laquelle je n'étais pas encore à l'Entreprise.

J'ai été aidé au départ dans ma tâche, par de nombreux Anciens qui m'ont apporté un concours précieux pour retracer l'historique de l'Usine depuis 1920. Je les en remercie. Sans eux, sans leur compétence, l'historique n'aurait pu être qu'incomplet. Merci tout d'abord aux amis disparus, mais qui restent toujours présents dans notre mémoire. Merci aussi à vous qui vivez maintenant d'une retraite bien méritée. Merci encore à tous ceux qui aujourd'hui m'ont permis de revenir quelques instants vivre la vie de l'Usine, afin d'ajouter un dernier chapitre à cette histoire qui est la nôtre à tous.

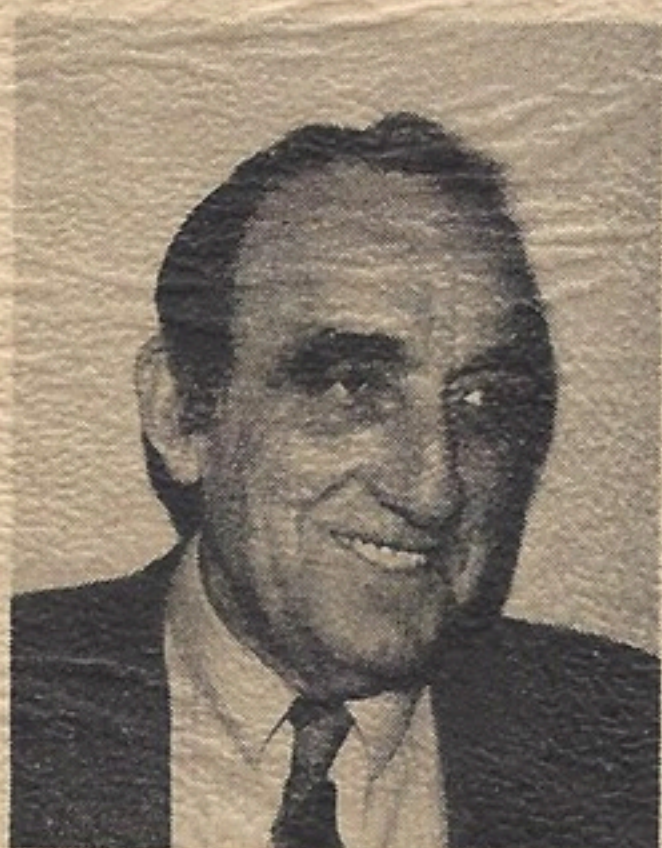
Certes, ce n'est pas un point final ; et sans doute un jour, un autre que moi reprendra le flambeau pour la continuer. Une entreprise vivante et en bonne santé est en perpétuelle mutation. Elle évolue dans le temps en fonction des besoins et des techniques. Des hommes l'ont conçue et elle les a fait vivre ; mais elle n'aurait pu survivre sans leur savoir-faire. L'Entreprise est une entité dont les hommes sont partie intégrante, tous sans exception, et maintenant plus que jamais.

Je crois que chacun de nous en a conscience.

Je terminerai donc en souhaitant que continue et prospère cette Usine qui nous est chère, par le savoir-faire et la bonne volonté de chacun, en vue du bien-être de tous.

Décembre 1986

René GREGOIRE



René GREGOIRE a débuté sa carrière dans l'Industrie Automobile, après la guerre 39-45. A la Régie Renault, où il entre comme ouvrier spécialisé, il gravit assez rapidement les échelons de la hiérarchie, d'abord, grâce aux cours du soir de l'école de la Régie mais surtout par son travail acharné de 1950 à 1956 ; il sera un élève du Conservatoire des Arts et Métiers.

En 1956, il obtient son diplôme d'ingénieur, quittant la Régie Renault, il participe ensuite à la modernisation d'une Usine dans les Ardennes.

Engagé par la Société BRISSONNEAU il arrive à CREIL à l'époque héroïque du démarrage de la Floride début 1960. Il y reste en qualité d'Ingénieur jusqu'en 1983, date de son départ en retraite.

Il est marié, père de 2 enfants qui, actuellement, terminent leurs études à la Faculté de Médecine d'AMIENS.